



# Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

## Nota van beantwoording

## Inhoud

1.	Doel en opzet Nota van beantwoording .....	2
	Doel en status Nota van beantwoording .....	2
	Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma .....	2
	Proces terinzagelegging .....	2
	Proces van vaststelling .....	2
	Opzet Nota van beantwoording .....	3
	Overzicht indieners zienswijzen op nummer .....	3
2.	Algemene reacties op het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma .....	4
	Algemeen, trends en bereikbaarheidsanalyse .....	4
	Monitoring en evaluatie .....	18
3.	Publieke mobiliteit .....	25
	OV-concessie en netwerkuitbreiding .....	25
	Knooppunten en deelmobiliteit .....	38
4.	Gezonde en veilige mobiliteit .....	43
	Fiets, lopen en verkeersveiligheid .....	43
	Verschonen mobiliteit en goederenvervoer .....	53
	Uitbreidingslocaties en bereikbaarheid .....	59
	Regionale aanpak gedragsverandering .....	63
5.	Infrastructuur en benutten .....	64
	Benutten en verbeteren bereikbaarheid .....	64
	Verminderen effecten op leefbaarheid .....	68
6.	Mondelinge zienswijzen informatiebijeenkomst stakeholders .....	69
	Publieke mobiliteit .....	69
	Gezonde en veilig mobiliteit .....	73
	Infrastructuur en benutten .....	81
7.	Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma .....	84

# 1. Doel en opzet Nota van beantwoording

## Doel en status Nota van beantwoording

Deze Nota van beantwoording gaat over de zienswijzen die zijn ingediend op het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma van de provincie Utrecht. In deze Nota van beantwoording geeft de provincie een reactie op de ontvangen zienswijzen.

## Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

Het Utrechtse provinciale programma over duurzaam, gezond en veilig bereikbaar noemen we het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Het Bereikbaarheidsprogramma is een programma onder de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht. Het programma vertaalt lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie naar concrete doelen voor mobiliteit en bereikbaarheid voor de periode 2024-2029. Het bepaalt de koers voor de komende zes jaar en biedt inzicht in onze aanpak en de verdeling van de financiën op hoofdlijnen. Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is op 13 februari vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Utrecht.

## Proces terinzagelegging

De periode waarin de provincie het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma doorontwikkelt naar het definitief Bereikbaarheidsprogramma staat in het teken van participatie. De provincie vindt het belangrijk om reacties en zienswijzen van stakeholder te horen, om daarmee het Bereikbaarheidsprogramma te verrijken. Daarnaast is het vanuit de Omgevingswet voorgeschreven om een formele periode van 6 weken terinzagelegging te hanteren.

Voor de participatie heeft de provincie een brede stakeholderbijeenkomst georganiseerd. In deze bijeenkomst op 7 maart 2024 konden stakeholders vragen stellen en reacties geven. Deze vragen en reacties zijn verwerkt in deze Nota van beantwoording. Ook heeft de provincie een presentatie gegeven in de ambtelijke tafels van de regio U10 en de regio Amersfoort. De vragen en reacties in die bijeenkomst hebben de regio's verwerkt in hun schriftelijke reactie. Daarnaast heeft de provincie een bestuurlijke bijeenkomst georganiseerd voor alle regionale overheden (UVVB special 4 maart 2024) waarin de partners zijn geïnformeerd en uitgenodigd om hun zienswijzen in te dienen.

Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is door GS terinzagegelegd gedurende de periode 4 maart tot en met 22 april, zowel op papier in het provinciehuis als digitaal via de website [Terinzage | provincie Utrecht \(provincie-utrecht.nl\)](https://www.provincie-utrecht.nl/terinzage). In deze periode is er gelegenheid geweest om formeel een zienswijze in te dienen op het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Tijdens de periode van terinzagelegging zijn 14 zienswijzen binnen gekomen. De lijst met indieners is aan het einde van deze inleiding opgenomen, zie tabel 1. De zienswijzen komen van diverse partijen, zoals gemeenten, regio's, belangenorganisaties en private partijen.

Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is op 28 februari 2024 ook besproken in de Statencommissie Milieu en Mobiliteit. De reacties op de vragen en opmerkingen uit deze vergadering zijn verwoord in een separaat memo dat aan de commissie wordt gestuurd.

## Proces van vaststelling

Deze Nota van beantwoording is op 14 mei 2024 door GS vastgesteld. De wijzigingen die uit de Nota van beantwoording voortvloeien, zullen na besluitvorming verwerkt worden in het definitief Bereikbaarheidsprogramma. Vaststelling van het definitief Bereikbaarheidsprogramma wordt in juli 2024 geagendeerd in GS.

Het definitief Bereikbaarheidsprogramma vormt vervolgens de basis voor het uitwerken van het beleid in verschillende uitvoeringsprogramma's, waarin concrete acties, activiteiten en projecten staan.

### Opzet Nota van beantwoording

De Nota van beantwoording is opgebouwd uit drie delen. In de hoofdstukken 2 tot en met 5 geven wij reactie op de digitaal ontvangen zienswijzen. De hoofdstukken zijn thematisch opgebouwd, waarbij de thema's overeenkomen met de indeling uit het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. In hoofdstuk 6 geven wij een reactie op de mondelinge zienswijzen/ vragen uit de stakeholdersessie van 7 maart 2024. In hoofdstuk 7 geven wij aan welke zienswijzen/ vragen leiden tot een aanpassing in het Bereikbaarheidsprogramma en welke aanpassing wij voorstellen.

### Overzicht indieners zienswijzen op nummer

Tabel 1 bevat de lijst met partijen die een zienswijzen hebben ingediend. Omdat een zienswijze meerdere vragen kan bevatten over verschillende onderwerpen, hebben we alle vragen uit de zienswijzen genummerd. Per partij is vervolgens aangegeven onder welke vraagnummers zij hun zienswijze kunnen terugvinden.

No	Indiener	vragen
1	ILW Parkmanagement Lage Weide	1, 43, 44, 87, 107, 108, 109
2	Regio Foodvalley	2,45, 46, 47, 74, 88, 136
3	Regio U10	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 33, 34, 49, 50, 51, 52, 65, 75, 86, 110, 111, 119, 120, 129, 130,
4	Prorail	13, 48
5	Regio Amersfoort (bestuurlijk)	14, 53, 131
6	Regio Amersfoort (ambtelijk)	15, 17, 18, 19, 20, 21, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 76, 77, 89, 90, 91, 92, 93, 112, 121, 122, 123
7	Gemeente Bunschoten	54
8	Gemeente Huizen	63, 133
9	Stichting Milieuzorg Zeist e.o.	16, 22, 32, 64, 94, 113, 125, 132, 137
10	Wijk bij Duurstede	124
11	Rijkswaterstaat	23, 24, 25, 26, 27, 28, 35, 36, 37, 38, 66, 78, 79, 95, 96, 114,
12	Nederlandse Spoorwegen (NS)	67, 68, 69, 70, 126,
13	Gemeente Utrecht	29,30, 31, 39, 40, 41, 42, 71, 72, 73, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 97, 98, 99, 100, 115, 116, 117, 118, 127, 128, 134, 135,
14	Utrechts FietsersOverleg	101, 102, 103, 104, 105, 106,
15	Informatiebijeenkomst stakeholders	Zie hoofdstuk 'mondelinge zienswijzen informatiebijeenkomst stakeholders'

## 2. Algemene reacties op het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

### Algemeen, trends en bereikbaarheidsanalyse

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
1	Zienschw. 1	<p>Wat verwachten we van u?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (H)erkenning van Lage Weide als logistieke draaischijf van de regio en daarbuiten</li> <li>▪ Van goede voornemens naar actie: investeren om te realiseren</li> <li>▪ Voer consistent beleid, geef daarmee zekerheid aan ondernemers en investeerders</li> </ul>	<p>De provincie herkent Lage Weide als logistieke draaischijf, zowel in de Omgevingsvisie als in het Ontwikkelperspectief NOVEX gebied Utrecht Amersfoort is Lage Weide genoemd als economisch cluster dat de provincie verder wil versterken.</p> <p>De provincie werkt met regionale partners samen aan de bereikbaarheid van Lage Weide, het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma biedt de kaders om hier op dezelfde, consistente manier mee door te gaan. Ook zijn in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma middelen beschikbaar voor bijvoorbeeld subsidie van onder andere verkeersveiligheids- en fietsbereikbaarheidsmaatregelen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
2	Zienschw. 2	<p>Meer aandacht voor NOVEX Regio Foodvalley. Op een aantal plekken in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma lijkt er minder aandacht voor het NOVEX Ontwikkelperspectief Foodvalley/Arnhem-Nijmegen (FV-AN) dan voor NOVEX Utrecht-Amersfoort . Dat geldt bijvoorbeeld voor paragraaf 3.2, 4.1 en 5.3.</p> <p>In de bespreking van de samenhang met regionale en nationale ontwikkelopgaven en infrastructurele</p>	<p>We herkennen het beeld dat in de tekst de richtinggevende kaders van de Regio Foodvalley onvoldoende tot hun recht komen. We nemen die kaders op in de hoofdstukken waar de kaderstelling aan bod komt (2.2 en 3.2). Daar waar de kaders invloed hebben op onderwerpen binnen de inhoudelijke hoofdstukken, zoals hoofdstuk 4 en 5, maken we een nadere inhoudelijke analyse welke onderdelen aangevuld moeten worden, zodat de kaders/ambities van Foodvalley zich juist verhouden tot de ambities in andere regio's van de provincie.</p>

		<p>sleutelprojecten (5.3) ontbreekt een beschrijving van de samenhang met, c.q. de investering in de verstedelijkingsstrategie FV-AN, de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley en de Werkgeversaanpak Regio Foodvalley.</p> <p>Opvallend is ook het ontbreken van het NOVEX Ontwikkelperspectief FV-AN en de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley in de opsomming van richtinggevende kaders voor het Bereikbaarheidsprogramma (kader 1). Aangezien drie Utrechtse gemeenten (Veenendaal, Rhenen en Renswoude) deel uitmaken van Foodvalley, behoort het ontwikkelperspectief FV-AN binnen het Bereikbaarheidsprogramma dezelfde status en behandeling te krijgen als Utrecht-Amersfoort.</p>	<p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de bereikbaarheidskaders van de Regio Foodvalley toe (paragraaf 2.2, 3.2), zodat de kaders/ambities van Foodvalley zich juist verhouden tot de ambities in andere regio's van de provincie. Voor de inhoudelijke hoofdstukken maken we aan nadere analyse over de aanvullingen van ambities van de Regio Foodvalley</p>
3	Ziensw. 3	<p>Het BBP is ons inziens nu vooral een samenvatting van bestaande visies en beleidstrajecten en geeft daarbinnen nog beperkt zicht op welke prioriteiten de provincie stelt. Zo geeft u in het BBP, in samenhang met de Omgevingsvisie van de provincie, weer wat de doelen zijn op het terrein van mobiliteit en aanpalende beleidsterreinen en deels ook welk type beleid en maatregelen u daarvoor wilt inzetten. De verschillende doelen moeten in de praktijk echter met elkaar concurreren om dezelfde beperkte financiële middelen. Hoe weegt de provincie de prioriteit van doelen tegen elkaar af?</p>	<p>De provincie streeft verschillende doelen na. In de eerste plaats zoeken we vooral hoe verschillende doelen elkaar kunnen versterken, zoals vaak met bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid mogelijk is binnen de mobiliteitstransitie. We zien vooral dat ruimte en financiële middelen schaars zijn, en doelstelling daarop concurreren. De schaarse ruimte zorgt ervoor dat we juist kiezen voor meer fiets en openbaar vervoer, meer spreiding over netwerk en tijd, en vraag beïnvloeding. Ruimtelijke afwegingen met bijvoorbeeld wonen, groen/natuur en recreatie vinden plaats buiten het Bereikbaarheidsprogramma. De Omgevingsvisie, de NOVEX Ontwikkelperspectieven en het provinciale Coalitieakkoord geven allen aan dat we inzetten op een breed pallet aan maatregelen. Daarover moeten we ook de financiële middelen verdelen. De weging van financiële middelen wordt grotendeels bepaald door het continueren en versterken van bestaand beleid en de prioriteiten die het Coalitieakkoord daaraan meegeeft.</p>

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
4	Zienschw. 3	Een belangrijk doel van het BBP is de mobiliteitstransitie in het stedelijk gebied en bij regionale verstedelijkingslocaties. Daarvoor is stevig beleid en financiële armslag nodig waarbij we gewenst gedrag willen stimuleren en met name automobilititeit in de spits proberen te spreiden, vermijden of transformeren. Het uitwerken en uitvoeren van dit beleid doen we regionaal reeds in het Rijk-regio programma Goedopweg. Wij hopen daarom op een sterke link tussen de programmalijnen van Goedopweg en het BBP van de provincie. Een voorbeeld is het onderwerp deelmobiliteit. Wij horen graag hoe de provincie de komende jaren op dit onderwerp wil inzetten	De thema's waar we regionaal aan samenwerken in het programma Goedopweg, komen herkenbaar terug in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. In sommige thema's heeft de provincie meer de lead, zoals fietsstimulering, terwijl andere thema's vooral door Goedopweg worden uitgevoerd, zoals de werkgeversaanpak. De provincie ziet deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten. Maar bijvoorbeeld deelmobiliteit als onderdeel van ruimtebesparing voor parkeren in hoogstedelijke woonlocaties zien wij als verantwoordelijkheid voor gemeenten.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
5	Zienschw. 3	Een andere opgave waarvan we graag horen hoe de provincie hierop gaat inzetten is 'Vitale steden en dorpen'. Deze staat bij de mobiliteitsopgaven goed beschreven terwijl de specifieke uitwerking nog wordt gemist. Deze uitwerking zal, evenals de relatie met het Novex "Groene Hart", het Utrechts Programma Landelijk Gebied en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Vitale kernen moeten landen in de uitvoeringsprogramma's. Het is daarbij de uitdaging om toe te werken naar volwaardige alternatieven voor de auto in de vorm van hoogwaardige fietsverbindingen en snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten. We horen graag aan welke maatregelen de provincie denkt om ervoor te zorgen dat we ook in kleine en	Hoewel het thema 'Vitale steden en dorpen' vanuit de Omgevingsvisie geen centrale doelstelling is in het Bereikbaarheidsprogramma, zien we wel dat mobiliteitsmaatregelen eraan kunnen bijdragen. Hierbij heeft het Bereikbaarheidsprogramma geen apart maatregelenpakket voor het verbeteren van de bereikbaarheid van vitale kernen in het vooruitzicht. Wel streven we naar een goede en vergelijkbare bereikbaarheid voor alle kernen, en maken we met de mobiliteitsanalyse inzichtelijk wanneer die bereikbaarheid vermindert of afwijkt van vergelijkbare kernen. Zodra die vermindert of afwijkt, verkennen we de oorzaak en maken verbeterplannen in overleg met de gemeente(n).

		middelgrote kernen in het landelijke gebied de ambities voor wonen en werken kunnen waarmaken	<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
6	Zienschw. 3	Wij roepen u dan ook op om onvermoeibaar bij het Rijk te lobbyen voor meer investeringsmiddelen voor mobiliteit. Wij vermoeden dat deze rijksmiddelen de komende jaren vooral gekoppeld zullen zijn aan de regionale woningbouwambities en dus is het ook van belang om provinciale middelen te koppelen aan woningbouwproductie en verstedelijkingslocaties. Op die manier kunnen gemeenten de opbrengsten uit ontwikkelingen, provinciale middelen en rijkssubsidies bijeenleggen om de randvoorwaardelijk maatregelenpakketten te financieren voor de mobiliteitstransitie bij verstedelijkingslocaties. Het meer richten van de provinciale middelen op het realiseren van de mobiliteitstransitie op verstedelijkingslocaties sluit ook goed aan bij de programmalijnen van Goedopweg. Hoewel fietsnetwerken en OV-kwaliteit de basis vormen voor de mobiliteitstransitie vragen we hier specifiek aandacht voor middelen om een aantal zaken die eerder tussen wal en schip belandden te kunnen financieren. Denk aan deelmobiliteit, wijkgerichte mobiliteit- en parkeerhubs en middelen voor parkeerregulering	In onze regionale samenwerking, bijvoorbeeld via U Ned en Goedopweg, is financiering vanuit het Rijk een terugkerend gesprek. Via interprovinciale samenwerking is er ook voortdurend aandacht voor de benodigde investeringen om met regionale doelstellingen te kunnen bijdragen aan landelijke doelen van onder andere woningbouw. De thema's deelmobiliteit, wijkgerichte mobiliteit- en parkeerhubs en middelen voor parkeerregulering vallen mogelijk onder de in ontwikkeling zijnde Landelijke aanpak mobiliteitstransitie waarover Rijk en regio nu in gesprek zijn.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
7	Zienschw. 3	Aanbeveling voor uitvoeringsprogramma. Gemeenten hebben vaak te weinig capaciteit om de uitvoering van maatregelen goed te organiseren. Ook zijn zij veelal afhankelijk van tijdelijke inhuur. Wij gaan daarom graag met u in gesprek over hoe provincie en gemeenten samen kunnen werken aan meer uitvoeringskracht binnen de UVP's. Een goed voorbeeld zou een provinciale projectleiderspoule kunnen zijn binnen het	Wij nemen graag het aanbod aan om hierover in gesprek te gaan. Daarbij moeten we aan de voorkant meegeven dat ook de provinciale personele capaciteit knelt. Maar het gesprek hoe we samen de uitvoering efficiënter kunnen organiseren is waardevol en daarom goed om de mogelijkheden te verkennen.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma



		<p>programma Fiets. Binnen dat programma kunnen diverse gemeenten de voor hen beschikbare subsidies momenteel niet besteden, omdat ze geen projectleiders kunnen vinden. Aanvullend daarop pleiten wij ervoor om de voorwaarden en procedures voor subsidiëring zo eenvoudig mogelijk te maken. Voor de vele inhuurkrachten bij gemeenten die vanuit hun projectenrol hiermee moeten werken, scheelt dat tijd waardoor meer capaciteit beschikbaar komt voor projecten. Gebruikmaken van een projectleider vanuit de provincie voor een project als doorfietsroutes betekent overigens niet automatisch dat een gemeente geen inzet meer hoeft te plegen. Vooral op het gebied van communicatie/participatie blijft inzet van de gemeente nodig en dus is goede afstemming tussen partijen een voorwaarde</p>	
8	Zienschw. 3	<p>De provincie gaat zelf over beheer, onderhoud en investeringen in het provinciale wegennet. Ook bij deze trajecten merken we de krapte op de arbeidsmarkt. Dringend gewenste maatregelen of studietrajecten liggen stil omdat de provincie onvoldoende capaciteit heeft (vooral projectleiders/managers). Wij pleiten op het gebied van provinciale wegen voor 100% financiering en capaciteit in de uitvoering vanuit de provincie met alleen de beleidsontwikkeling in samenspraak met gemeenten. Ook voor provinciale doorfietsroutes, zie vorige punt, is een dergelijk model wellicht voor alle betrokkenen te verkiezen boven de huidige werkwijze. Accountmanagers van de provincie krijgen dan een zwaardere rol om samen met beleidsmedewerkers van gemeente te komen tot de juiste besluiten. In de uitvoering kan de provincie vervolgens sneller</p>	<p>Bij ontwikkelingen op provinciale wegen en fietspaden die door de provincie zelf geïnitieerd worden is er altijd sprake van uitvoering en financiering door de provincie. Bij doorfietsroutes die ook het gemeentelijk of Rijksnetwerk raken hebben we de afgelopen jaren met een hybride model gewerkt. Hoe wij dit de komende jaren willen doen is nog onderwerp van gesprek richting de uitvoeringsprogramma's. De realisatie verder naar ons toetrekken vergroot de druk op onze capaciteit en middelen waardoor we binnen de regio wellicht sneller maar waarschijnlijk ook minder uit kunnen voeren. Hier moet dan een grondig proces van gezamenlijke programmering aan vooraf gaan. We blijven hierover graag in gesprek.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

		meters maken en eventueel werk met werk combineren. Dat zou de samenwerking verbeteren, maar ook de daadkracht wat vergroten.	
9	Zienschw. 3	Wij denken graag met u mee over de concrete invulling van onze aanbevelingen. Ook gaan we graag met u in gesprek over de verdeling van de middelen over de UVP's en over de voorwaarden van subsidiëring per UVP. Wij vernemen graag op korte termijn van u hoe de U10-gemeenten betrokken worden bij de verdere uitwerking van het Bereikbaarheidsprogramma en de bijbehorende uitvoeringsprogramma's.	<p>In deze Nota van beantwoording leest u op welke manier uw reactie leidt tot wijzigingen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Maar veel van uw opmerkingen gaan over de wijze van samenwerken, financieren of hebben een detailniveau dat mogelijk landt in één van de uitvoeringsprogramma's. Onze ideeën hierbij leest u wellicht onvoldoende terug in deze Nota van beantwoording, omdat die te gedetailleerd zijn. Graag gaan wij hierover met u in gesprek, om de ideeën en wensen nader te verkennen en de samenwerking erop te verbeteren.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
10	Zienschw. 3	In de analyse van de afname van het OV-gebruik wordt vooral het corona-effect als verklaring genoemd, maar staat niets over het dempende effect van de afschalingen in het OV als gevolg van personeelstekorten.	<p>De afname van reizigers is ook het gevolg van corona. Daarnaast zien we dat na corona de reizigers minder snel terugkomen naar het OV dan verwacht. Hier spelen het personeelstekort en veranderende reispatronen als dempend effect om de reizigers terug te krijgen in het OV. En aangezien dit personeelstekort naar verwachting ook nog zal spelen in de periode van het Bereikbaarheidsprogramma zullen we dit ook als factor benoemen, die meespeelt als dempend effect.</p> <p><b>Conclusie:</b> Het personeelstekort is naast de veranderende reispatronen als gevolg van corona inderdaad ook een verklarende factor voor het dempend effect van de terugkeer van reizigers in het OV na de coronaperiode. En aangezien dit personeelstekort naar verwachting ook nog zal spelen in de periode van het Bereikbaarheidsprogramma</p>

			zullen we dit ook als factor toevoegen aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma.
11	Zienschw. 3	Wat zijn de plannen met de busremise Zeist-Noord, nu blijkt dat de provincie deze gekocht heeft?	<p>Zoals aangegeven in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is de provincie van plan om een aantal strategische stallingen in eigendom te krijgen en deze te verhuren aan de concessiehouders. Dat geldt ook voor de busremise Zeist-Noord</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
12	Zienschw. 3	Bovenaan de pagina staat dat de toename van bestelauto's is toe te schrijven aan de thuisbezorging. Nu bedraagt dat deel maar 8% van de bestelauto's blijkt o.a. uit onderzoek van de HvA. Welk beleid is de provincie voornemens in te stellen op de overige 92% van de bestelauto's?	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma heeft geen specifiek beleid voor bestelauto's. De genoemde toename van bestelauto's door thuisbezorging is hier bedoeld als een voorbeeld van de groei van goederenvervoer.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
13	Zienschw. 4	Er wordt in het programma verwezen naar het OV Netwerkperspectief en Spooragenda van de Provincie Utrecht. Een concrete uitwerking in het programma in de actielijnen zien we echter niet terugkomen. Dit is wel noodzakelijk om de ambities die in de andere documenten staan waar te kunnen maken, zoals omleiding goederenvervoer, versnellen corridor Utrecht – Arnhem en verbetering treinproduct Amersfoort - Harderwijk	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. Het beschrijft de ambities en doelstellingen voor de periode 2024-2029. De verdere vertaling van deze ambities en doelstellingen naar concrete acties vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
14	Zienschw. 5	We zijn dan ook blij om te lezen dat in uw Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma staat dat een schaalprong fiets en openbaar vervoer nodig zijn om antwoord te geven op de groeiopgave waar we met elkaar voor staan. De financiering van deze schaalprongen zien wij daarbij als een uitdaging. In	In onze regionale samenwerking, bijvoorbeeld via U Ned, is financiering van het Rijk een terugkerend gesprek. Via interprovinciale samenwerking is er ook voortdurend aandacht voor de benodigde investeringen om met regionale doelstellingen te kunnen bijdragen aan landelijke doelen van onder andere woningbouw.

		veel gemeenten staat de begroting de komende jaren onder druk. Wij vragen u voldoende investeringsruimte vrij te maken en daar ook met het Rijk over in gesprek te gaan.	De provinciale investeringsruimte voor de periode tot en met 2029 is opgenomen in het Bereikbaarheidsprogramma. De benodigde investeringsruimte voor de langere termijn valt buiten de scope van het Bereikbaarheidsprogramma. Maar de ambities in het Bereikbaarheidsprogramma vanuit de regionale kaders voor groei zijn groot en bevestigen uw aandachtspunt.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
15	Zienschw. 6	Onder gezamenlijke kaders benoemt u het door ons samen vastgestelde Ontwikkelbeeld. Graag hieraan het woord Regio toevoegen: Ontwikkelbeeld <b>Regio</b> Amersfoort Centraal! (pg 3)	Bedankt voor de opmerking. Passen we aan.  <b>Conclusie</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we 'Regio' toe aan het Ontwikkelbeeld regio Amersfoort Centraal.
16	Zienschw. 9	De vestigingskeuzes van bedrijven of voorzieningen in kleine kernen kunnen niet altijd worden opgelost met bereikbaarheidsmaatregelen. Deze zin is voor ons niet duidelijk. Wat betekent dat voor deze kleine kernen? (pg 10)	Hiermee bedoelen we dat bedrijven vaak specifieke motieven hebben om zich ergens te vestigen. Bereikbaarheid is er daar één van, maar ook zaken als arbeidsmarkt, de afstand tot de klant, aanwezigheid van toeleveranciers, (innovatieve) omgeving of toegang tot grondstoffen etc. kunnen medebepalend zijn voor de vestigingskeuze. We kunnen met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma maar een klein deel het vestigingsklimaat beïnvloeden. Dat geldt ook voor grotere kernen, alleen zijn in grotere kernen in het algemeen wat meer van deze factoren beschikbaar dan in kleinere kernen.  <b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we nader toelichten dat bereikbaarheid één van de motieven is voor bedrijven/ voorzieningen om zich ergens te vestigen. Naast bereikbaarheid spelen meer motieven, die we met ons beleid niet of nauwelijks kunnen beïnvloeden. We zullen hierbij ook het verschil tussen stad en kleine dorpen benoemen.

17	Zienschw. 6	De bereikbaarheidsmaat in beeld geeft waardevolle inzichten. Is het mogelijk om de schaal zodanig aan te passen dat de waarde van de kleur in de figuren gelijk is? Nu betekent een donkerrode kleur bij fiets minder dan 400.000 banen en bij auto meer dan 4 miljoen banen. Daardoor ontstaat een vertekend beeld.	<p>We zullen er proberen voor te zorgen dat de kleuren voor elke modaliteit staan voor hetzelfde aantal te bereiken voorzieningen om een verkeerde interpretatie van de figuren te voorkomen.</p> <p><b>Conclusie</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma proberen we het figuur zo aan te passen dat de kleuren voor elke vervoerwijze staan voor hetzelfde aantal te bereiken voorzieningen</p>
18	Zienschw. 6	Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag. Keuzevrijheid betekent ook ruimte bieden voor de (elektrische) auto. We zien hier met name voor kleinere kernen opgaven, ook op het provinciale wegennet. Ook bij een verminderde groei van het autoverkeer blijven investeringen in het wegennet nodig. (pg 21)	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma bevestigt dat alle vervoerwijzen, dus ook de (elektrische) auto, een belangrijk onderdeel uitmaken van de regionale bereikbaarheid en het mobiliteitssysteem. De provincie heeft in het meerjaren investeringsplan (MIP) veel investeringen in het provinciale wegennet gepland. Ook vinden wij noodzakelijke investeringen in het Rijkswegennet belangrijk, zoals de Noordelijke Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken en de Ring Utrecht.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
19	Zienschw. 6	Daarnaast is in de (metropool)regio Utrecht een schaalprong nodig in de netwerken. Niet alleen in de regio Utrecht, ook in de regio Amersfoort. Wat ons betreft dus of metropool tussen haakjes verwijderen of ook regio Amersfoort expliciet benoemen. (pg 22)	<p>We sluiten met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma aan bij de terminologie uit het NOVEX ontwikkelperspectief Utrecht en Amersfoort. Daarin wordt gesproken over 'Metropool regio Utrecht'. We zullen dit consistent doorvoeren en ook aangeven welk gebied hiermee bedoeld wordt.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we consistent spreken over 'Metropool regio Utrecht'. We zullen ook beschrijven/ illustratief weergeven welk geografisch gebied hiermee bedoeld wordt.</p>
20	Zienschw. 6	Het RMP mag in deze paragraaf wat ons betreft nadrukkelijker een plek krijgen. (pg 22)	<p>Deze paragraaf 3.1 gaat in op de doelstellingen (de "waarom" vraag). De uitwerking "hoe" wordt gedaan in de hoofdstukken 4, 5 en 6.</p>

			<p>De samenwerking in RMP-verband is een invulling van hoe we onze doelen willen bereiken. Dit is daarom opgenomen in hoofdstuk 5.4.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
21	Zienschw. 6	<p>De verwachting is wel dat ook het openbaar vervoer weer stevig gaat groeien door de groeiende bevolking, de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitstransitie. Dit vraagt wat ons betreft ook om investeringen in het OV die in verhouding staat tot deze opgaven. Bent u bereid om hierin extra te investeren? (pg 29)</p>	<p>Om de groei te kunnen opvangen in het OV zullen inderdaad extra investeringen noodzakelijk zijn, hierbij vormt financiering door het Rijk ook een belangrijk onderdeel. In onze regionale samenwerking, bijvoorbeeld via U Ned, is financiering van het Rijk een terugkerend gesprek. De provinciale investeringsruimte voor de periode tot en met 2029 is opgenomen in het Bereikbaarheidsprogramma. De benodigde investeringsruimte voor de langere termijn valt buiten de scope van het Bereikbaarheidsprogramma. Maar de ambities in het Bereikbaarheidsprogramma vanuit de regionale kaders voor groei zijn groot en bevestigen uw aandachtspunt</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
22	Zienschw. 9	<p>De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wil voorstellen voor een titel te kiezen die meer recht door aan de bijzondere kwaliteiten van de provincie Utrecht en wat dat dan betekent voor de toekomstige bereikbaarheid van Utrecht. Zoals op weg naar een duurzame transitie van autobereikbaarheid naar die van het (H)OV en de fiets, evenals daarbij nadrukkelijk rekening houden met aanwezige waarden: 'Op stap naar duurzame en natuurinclusieve mobiliteit'. Dit dekt o.i. ook meer de lading van het programma, ook al wordt aan de effecten op natuur wel bij bepaalde aspecten aandacht gegeven, zoals m.b.t. de doorfietsroutes, maar dat moet veel prominenter. In die zin</p>	<p>Bedankt voor uw suggestie voor een andere titel. Omdat de groei van woningbouw en werkgelegenheid centraal staat in de Omgevingsvisie, is het ook het centrale thema in het Bereikbaarheidsprogramma. De thema's die u noemt zijn ook belangrijk maar qua lijn met de huidige Omgevingsvisie sluit de huidige titel beter aan.</p> <p>Uw pleidooi dat nieuwe ontwikkelingen gevolgen mogen hebben voor de aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is in lijn met het provinciaal beleid, dat integraler is dan alleen dit bereikbaarheidsbeleid. Echter in uitzonderlijke gevallen moeten keuzes worden gemaakt. Die worden altijd zeer zorgvuldig afgewogen.</p>

		<p>zou het voorliggende programma ondanks de diverse direct mobiliteit samenhangende thema's, zoals die m.b.t. klimaat, de luchtkwaliteit en het geluid veel integraler kunnen. We pleiten voor geen nieuwe ontwikkelingen of tracés met (grote) gevolgen van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, maar die waarden vanaf het begin bij de keuzen mee te nemen.</p>	<p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
23	Zienschw. 11	<p>Het document beschrijft goed welke ambities de provincie Utrecht heeft. Bij de beschrijving hoe de ambities te bereiken, blijft het echter relatief algemeen en wordt een en ander nog maar beperkt concreet gemaakt. Een voorbeeld hiervan staat op p. 42 waar "het fietsnetwerk soepele overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer moet hebben bij haltes en knooppunten": hoe men dit wil bereiken wordt niet concreet aangegeven</p>	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. Het beschrijft de ambities en doelstellingen voor de periode 2024-2029. De verdere vertaling van deze ambities en doelstellingen naar concrete acties vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's. De ontsluiting van OV-haltes en knooppunten werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit'</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
24	Zienschw. 11	<p>Uitgangspunt van het Bereikbaarheidsprogramma moet een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem zijn. Inzet op een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem komt wel terug in het verhaal, maar hierbij wordt vooral gefocust op OV, fiets en lopen. De koppeling met het autonetwerk komt juist minder aan bod. Ook deelmobiliteit lijkt te ontbreken. Als je echt voor een samenhangend en multimodaal systeem wil gaan, moet aan de koppeling met het autosysteem meer aandacht worden besteed.</p>	<p>Ook de auto en deelmobiliteit maken inderdaad deel uit van het multimodaal mobiliteitssysteem. Dit geeft het Bereikbaarheidsprogramma ook duidelijk aan. O.a. wordt het belang van de grote Rijkswegenprojecten meermaals genoemd. Deelmobiliteit komt onder andere aan bod in het hoofdstuk Publieke mobiliteit. Mogelijk wordt uitbreiding van het OV-systeem meer benadrukt in het Bereikbaarheidsprogramma, omdat hier een ingrijpende netwerkuitbreiding nodig die centraal staat in de regionale mobiliteitsstrategie.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

25	Zienschw. 11	Op p. 4 wordt het combineren van functies als uitdaging benoemd. Gesteld wordt dat dit voor mobiliteit betekent dat er efficiënt met de ruimte moet worden omgegaan en dat er samenhang moet zijn met de keuze van nieuwe woon- en werklocaties. Hierbij moet de aandacht niet alleen op nieuwe woon-/werklocaties liggen, maar ook op de multimodale ontsluiting van bestaande gebieden.	Dit is correct, we vullen dit aan met het woord "bestaande".  <b>Conclusie:</b> we voegen in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma toe dat de samenhang ook geldt voor bestaande woon-/werklocaties
26	Zienschw. 11	Ook zou het goed zijn als het Bereikbaarheidsprogramma meer in gaat op welke mobiliteit en bereikbaarheid zou moeten bereikt worden en welke impact dit heeft voor de keuzes voor locaties voor (nieuwe) functies en vice versa. Op basis van het nu voorliggende Bereikbaarheidsprogramma is mobiliteit/bereikbaarheid toch meer volgend ten opzichte van gebiedsontwikkeling. Uitgangspunt zou meer kunnen zijn waar nieuwe functies kunnen worden gerealiseerd met oog op bereikbaarheid (inbreiden i.p.v. uitbreiden).	De bereikbaarheidsmaat stelt ons juist in staat om te bezien of de bereikbaarheid vergelijkbaar is tussen gebieden met vergelijkbare kenmerken. Hierdoor krijgen we meer inzicht of de bereikbaarheid passend is bij de omgeving. Dit betekent echter niet dat deze automatisch volgend is. Een (relatief) te goede bereikbaarheid van een gebied kan bijvoorbeeld ook een motivatie zijn om daar functies toe te voegen.  <b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
27	Zienschw. 11	In paragraaf 1.2. mist de ontwikkeling 'stilzetten en vertraging wegenbouwprojecten als Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken' (in 2.2. wordt de herprioritering daarentegen wel genoemd).	Paragraaf 1.3 gaat in op de meer maatschappelijke ontwikkelingen. De inhoudelijke ontwikkelingen komen aan bod in hoofdstuk 2.  <b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
28	Zienschw. 11	Op diverse plekken in het programma wordt terloops verwezen naar samenwerking met andere partijen, voor de overzichtelijkheid zou het goed zijn als hier in het programma wat uitgebreider wordt ingegaan op hoe de provincie de samenwerking met andere partijen (waaronder dus RWS) ziet. RWS wil graag betrokken worden bij de verdere uitwerking van uitvoeringsprogramma's.	Wij kiezen er voor om in het Bereikbaarheidsprogramma geen overzicht van samenwerkingen op te nemen. Wij werken op veel verschillende thema's op veel verschillende manieren samen met een grote diversiteit aan partners. In de uitvoeringsprogramma's wordt hier thematisch uitgebreider op ingegaan. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken bij de uitwerking van de uitvoeringsprogramma's.



			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
29	Zienschw. 13	Wel zien we een sterke focus op 'push' maatregelen voor de mobiliteitstransitie, terwijl onze ervaring heeft geleerd dat een mix van 'push' en 'pull' maatregelen meer effectief en kostenefficiënt is. In pleit er daarom voor dat in de definitieve versie van het Bereikbaarheidsprogramma deze push maatregelen alsnog een plek krijgen.	<p>Het Bereikbaarheidsprogramma volgt het regionaal beleid voor de mobiliteitstransitie. Daarin zetten we als regionale partijen met name in op het verleiden van de reiziger tot duurzaam gedrag, door de alternatieven voor de auto zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Vanuit onze rol kunnen we daar als provincie actief in bijdragen en onze verantwoordelijkheid pakken. Maatregelen om het autogebruik onaantrekkelijker te maken of duurzaam gedrag "af te dwingen" liggen vaak buiten de directe bevoegdheid van de provincie, zoals parkeerregulering, betalen naar gebruik, fiscale maatregelen, etc. Die zijn daarom geen onderdeel van het Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
30	Zienschw. 13	Als gemeente Utrecht zetten we in op de ontwikkeling van een polycentrische stad om de groei van de bevolking in goede banen te leiden. We maken hierbij een speerpunt van nabijheid, om verplaatsingen zo kort als mogelijk te houden en goede overstappen mogelijk te maken. In U Ned verband hebben we gezamenlijk geconstateerd dat Utrecht Centraal in de toekomst overbelast raakt, niet alleen op toeleidende busroutes, maar ook op fietsroutes en stallingen. De ontwikkeling van de polycentrische stad moet er mede aan bijdrage om verdere overbelasting te voorkomen. Wij rekenen daarom ook op de bijdrage van de provincie om deze ontwikkeling gebied mogelijk te maken. Ook bij goederenvervoer is het verminderen van verplaatsingen, door bijvoorbeeld meer ruimte te creëren voor circulariteit, de beste	<p>De overbelasting van Utrecht Centraal en de routes ernaar toe zijn herkenbare zorgen. In onze Omgevingsvisie staat daarom ook centraal dat de bereikbaarheid van de multimodale knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal belangrijk is, en dat we daarom ook inzetten op de ontwikkeling van nieuwe knooppunten. De Omgevingsvisie is een kader voor het Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p>Binnen de actielijn 'Verschonen van mobiliteit' is het verminderen van goederenvervoerplaatsingen (bijvoorbeeld door bundeling of andere vervoerwijzen) één van de manieren om het goederenvervoer te verduurzamen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

		actie om het mobiliteitssysteem te ontlasten en te verduurzamen.	
31	Zienschw. 13	In uw Bereikbaarheidsprogramma mis ik een lijst aan projecten waar de provincie op dit moment aan werkt en welke in de komende periode voor besluitvorming worden voorgelegd aan Gedeputeerde Staten dan wel Provinciale Staten. De vertaalslag van de tekst naar de financiële paragraaf blijft hierdoor onduidelijk. Ook ontbreekt het inzicht welk deel van het budget al meerjarig is belegd en welk deel nog niet. Met de sterke verwevenheid in de provincie van onze projecten en onze urgente woningbouwopgave, is het meer dan ooit zaak om bereikbaarheidsmaatregelen in samenhang met elkaar te bezien en over te besluiten. Een dergelijke lijst met projecten is daarom onontbeerlijk.	<p>De vertaling naar projecten en eventuele financiering van projecten past meer in het concretere abstractieniveau van onze uitvoeringsprogramma's.</p> <p>In de financiële tabel zijn de (eenmalige) investeringen cursief gedrukt, de overige financiën zijn meerjarig vastgelegd. De investeringen betreffen vastgestelde infrastructurele projecten. Bijdragen aan eventuele regionale samenwerkingsprojecten voor de groeispromg zijn niet in deze tabel opgenomen.</p> <p>Meer informatie over besloten investeringen en studieprojecten naar provinciale assets is opgenomen in het MIP Mobiliteit dat tweejaarlijks wordt opgesteld als onderdeel van de planning en control cyclus. Uiteindelijk vindt in die cyclus ook de financiële verwerking en actualisering van het Bereikbaarheidsprogramma plaats</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

## Monitoring en evaluatie

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
32	Zienschw. 9	Het valt op dat de doelen die zijn aangegeven vaak niet concreet (lees: SMART) zijn. Zo is bijvoorbeeld voor het doel m.b.t. de luchtkwaliteit weliswaar aangegeven dat men de advieswaarden WHO nastreeft, maar niet wanneer de provincie Utrecht deze dan wil bereiken (vergelijk in deze dus ook het zogenaamde: 'Schone Lucht Akkoord (SLA), tenminste niet voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan.	Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geven we aan met welke beleidsinzet (vanuit mobiliteit) we bijdragen aan het halen van de WHO-advieswaarden voor geluid en luchtkwaliteit. Deze advieswaarden gelden voor 2030. Dit is ook zo beschreven in paragraaf 3.1.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
33	Zienschw. 3	Ook de streefwaarden om doelen te kwantificeren of kwantitatieve eisen voor de bijbehorende beleidsvoornemens of maatregelen moeten nog uitgewerkt worden. Zo wordt het woord 'goed' veel gebruikt, maar wat is goed?	Daar waar we concrete streefwaarden hebben, bijvoorbeeld vanuit wetgeving of bestuurlijke overeenkomsten, hebben we deze toegevoegd. Veel ontwikkelingen kunnen we met ons provinciaal beleid niet direct beïnvloeden. Om die reden nemen we geen harde streefwaarden op, maar formuleren we ons doel in de vorm van een ontwikkeling (bijvoorbeeld een neergaande trend). We geven vervolgens aan met welke beleidsinzet we de trend proberen te beïnvloeden (zie bijlage 1 van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma). Onze beleidsinzet werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's en monitoren we in onze begrotingscyclus. Via beleidsevaluatie, na drie en zes jaar, gaan we op zoek naar verbanden tussen ons beleid en de effecten die we buiten meten.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
34	Zienschw. 3	Het is goed dat het RMP een aantal maal benoemd wordt in het BBP. Echter, het RMP wordt niet genoemd in H8 Monitoring	Monitoring van de duurzaamheidsdoelen van mobiliteit gebeurt op twee manieren. Enerzijds vanuit de samenwerkingsafspraken in de

		terwijl monitoring van de duurzaamheidsdoelen o.g.v. mobiliteit een kerntaak van het RMP is	<p>RMP samenwerking. Deze is niet genoemd in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Omdat het een kerntaak van de RMP samenwerking is, voegen wij die toe aan de tekst in het BBP. Anderzijds monitoren wij de verduurzaming van mobiliteit via de provinciale planning- en control cyclus. Dit doen we via outcome en outputindicatoren. Outcome zijn de maatschappelijke effecten buiten (bijvoorbeeld een daling van CO<sub>2</sub> uitstoot). De output is onze beleidsinzet die we plegen om bij te dragen aan het maatschappelijk resultaat (bijvoorbeeld bijdragen aan de uitrol van laadpaalinfra). Verduurzaming van mobiliteit valt onder de beleidsinzet van 'Het terugdringen van de negatieve effecten van wegverkeer op de omgeving en het bijdragen aan biodiversiteit'. Deze indicator werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's omdat deze inzicht verschaffen op een groter detailniveau of nodig zijn voor dagelijkse sturing en uitvoering.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt tot een aanvulling van de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma's' van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma, om aan te geven dat het RMP de verduurzaming van mobiliteit monitort</p>
35	Zienschw. 11	Momenteel ontbreekt een evaluatie van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023, terwijl gesteld wordt dat het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 het vervolg daarop is. Zijn de reeds in gang gezette maatregelen nu wel of niet allemaal succesvol geweest? Graag horen wij wat de stand van zaken hiervan is.	<p>Eenzijds is het Bereikbaarheidsprogramma een vervolg op het Mobiliteitsprogramma 2019-2023, maar anderzijds ook op recenter vastgesteld regionaal beleid zoals de NOVEX Ontwikkelperspectieven. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is als geheel niet geëvalueerd, maar wel op onderdelen van enkele uitvoeringsprogramma's. Het is niet voor alle in gang gezette maatregelen aantoonbaar in welke mate deze succesvol zijn geweest. Met betere indicatoren willen wij de beleidsmonitoring de komende jaren verbeteren.</p>

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
36	Zienschw. 11	In het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 wordt een nieuwe indicator voor bereikbaarheid geïntroduceerd, zonder in te gaan op de nu nog geldende indicatoren voor bereikbaarheid vanuit het vigerende programma. Wij horen graag de motivatie waarom die indicatoren niet meer zouden voldoen. De nieuwe indicator wordt niet gewogen met het aantal gebruikers of voertuigen, zoals dat bijvoorbeeld wel geldt voor de huidige indicator voertuigverliesuren. De tijd die nodig is om een bestemming te bereiken wordt ook niet meer meegewogen. Dit zijn belangrijke veranderingen in hoe je bereikbaarheid beschouwt en graag ontvangen wij daar een nadere toelichting op.	<p>In dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we niet het functioneren van het vervoerssysteem centraal, maar kijken we naar hoe je met mobiliteit bijdraagt aan het welzijn van mensen, rekening houdend met de diversiteit aan aspecten die daarbij een rol kan spelen. Daar past de 'bereikbaarheidsmaat' beter bij dan traditionele indicatoren die meer iets zeggen over het functioneren van delen van het verkeer- en vervoerssysteem. De bereikbaarheidsmaat rekent in reistijd, de tijd die nodig is om een bestemming te bereiken of het aantal te bereiken bestemming (bijvoorbeeld banen) binnen een bepaalde reistijd. Het geeft daarmee informatie over hoe goed plekken bereikbaar zijn en de verdeling ervan, maar het is geen harde maat. Het is een manier om problemen zichtbaar te maken, zodat we naar oplossingen kunnen zoeken. Daarmee heeft de maat een belangrijke rol in de uitvoering van ons beleid de komende jaren.</p> <p>Tot slot zullen een aantal van de eerdere indicatoren terugkomen in de uitvoeringsprogramma's omdat deze inzicht op een groter detailniveau verschaffen of nodig zijn voor dagelijkse sturing en uitvoering.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
37	Zienschw. 11	Ons voorstel is om naast de nieuwe - op zich zinvolle - indicator voor bereikbaarheid ook nog (een flinke selectie van de) vigerende indicatoren en streefwaarden voor bereikbaarheid en mobiliteit te handhaven, Dan kun je over een periode van 10 jaar aantonen of en in hoeverre het beleid van het afgelopen decennium heeft bijgedragen aan de doelstellingen.	Het is in de Omgevingsvisie, en het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma als uitwerking daarvan, een bewuste keuze om bereikbaarheid centraal te stellen en niet het functioneren van het verkeerssysteem. Het doel van de bereikbaarheidsmaat is juist om over de (middel)lange termijn te monitoren wat het effect van ons beleid op bereikbaarheid is. Ons mobiliteitsbeleid is daarop van invloed, maar

		Alleen dan maak je werk van de monitoring en evaluatie (M&E) die is aangekondigd. Nu lijkt de aangekondigde M&E uit het Mobiliteitsprogramma simpelweg opzij geschoven te zijn.	<p>ook keuzes in de inrichting van het fysieke domein (waar ga je bouwen) en de inzet op ander reisgedrag (fiets, OV, spreiden van reisbewegingen over de dag, thuiswerken etc.). Een indicator die meer op 'outcome' meet doet daarmee meer recht aan de doelstelling die de provincie nastreeft dan indicatoren die vooral iets zeggen over de doorstromingskwaliteit van (delen van het) netwerk. Dat wil niet zeggen dat we op operationeel niveau niet alsnog de meer traditionele indicatoren meten en daarop bijsturen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
38	Zienschw. 11	Een vondst is dat ODiN gebruikt wordt als basis voor de monitoring en evaluatie van het beleid. Daarbij is het wel zaak dat de Provincie garandeert dat ODiN (ruim) voldoende representatief is en blijft voor het gebied waar uitspraken over gedaan moeten worden - voor de provincie Utrecht dus. Garandeert de provincie dat ODiN jaarlijks en tijdig met actuele cijfers komt en hoe is dat geregeld? Betekent dit dat je helemaal niets doet met verkeersmodellen in het BBP?	<p>Zowel Odin als Stravem zijn onmisbaar. We gebruiken Odin om terug te kijken en verifiëren en Stravem om vooruit te kijken en wat-als-vragen te beantwoorden. Odin is een van de basiselementen van Stravem. Bijvoorbeeld het autogebruik. In Stravem kunnen we kijken wat bepaalde maatregelen zouden kunnen opbrengen. Dat kan je met Odin niet toetsen.</p> <p>Om ervoor te zorgen dat Odin representatief is zijn we sinds 2020 bezig om de steekproef te vergroten. In tegenstelling tot de basis enquête, is de provincie Utrecht in 20 deelgebieden opgesplitst op basis van bevolkingsdichtheid (in verband met steekproefgrootte) en globale ligging. Bijvoorbeeld een gebied ten zuiden van de A12 en ten westen van de A2, maar ook Amersfoort ten noorden van de A1 en ten zuiden ervan. CBS houdt de betrouwbaarheid van de gegevens goed in de gaten en rapporteert daarover. Over de provincie als geheel kunnen ze in detail betrouwbare uitspraken doen. Over de deelgebieden zijn goed globale uitspraken te doen, waarbij antwoorden op detailvragen enkel indicatief zijn.</p>

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
39	Zienschw. 13	Outcome (effecten van beleid) wordt vastgelegd in een 'KPI dashboard'. Zorg er voor dat dit ook de basis is voor het bijsturen van beleid en leg gewenste resultaten van tevoren vast. Het vaststellen van een gewenst basisniveau van bereikbaarheid voor de inwoners van de Provincie Utrecht vormt hierin een belangrijk onderdeel. Dit basisniveau zal verschillen tussen de meer stedelijke en landelijke gebieden. De Gemeente Utrecht wil hierin graag samenwerken met de provincie. Dit linkt tevens aan de programmalijn Publieke Mobiliteit die nu opgezet wordt en waar het vastleggen van een basisniveau aan publiek vervoer onderdeel van uitmaakt.	<p>Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we in op een goede bereikbaarheid voor iedereen. Bij een goede bereikbaarheid streven we niet voor elk gebied naar hetzelfde niveau. Plaatsen waar veel mensen dicht bij elkaar wonen en werken worden gekenmerkt door kortere afstanden (en dus ook vaak kortere reistijden voor reizigers) en een groter en meer divers aanbod aan reismogelijkheden en voorzieningen. Het is bijvoorbeeld niet realistisch om naar een gelijke bereikbaarheidskwaliteit te streven voor het stadscentrum van Utrecht in vergelijking tot het dorp Cothen. Daarom streven we ernaar dat elke plek in de provincie Utrecht een goede bereikbaarheid heeft, die past bij de kenmerken van het gebied. Dit doen we enerzijds door gebieden met elkaar te vergelijken die een vergelijkbare stedelijkheid hebben. Anderzijds kijken we naar de minimale drempelwaarden voor de bereikbaarheid die iemand in de provincie minimaal moet hebben. Dit werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
40	Zienschw. 13	Onduidelijk is wie er precies verantwoordelijk zijn voor de M&E: zijn dat de programma's zelf of is er een apart monitoringsteam? Laat M&E een verplicht onderdeel zijn van een projectplan, zodat ook de programma's zelf hier bewust van zijn en het ook als hun rol zien om op basis van de monitoringsinformatie te adviseren over bijsturing van beleid. Op deze wijze wordt monitoring een structureel onderdeel zijn van de beleidscyclus.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een beleidsprogramma, dat we verder uitwerken in Uitvoeringsprogramma's en waar we ons ook passend op gaan organiseren. Hoe en waar we precies monitoring en evaluatie gaan beleggen is onderdeel van het uitwerken van de uitvoeringsprogramma. We nemen uw suggestie mee voor deze uitwerking.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

41	Zienschw. 13	Goed om te zien dat er streefwaarden staan bij de indicatoren (bijlage 1). Wat betreft de gewenste modal shift zien wij graag concreter terugkomen wat deze gewenste modal shift inhoudt, met percentages per vervoerwijze en met onderscheid naar stedelijke en meer landelijke gebieden.	<p>We zetten met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma in op het aantrekkelijker maken van de fiets en het OV. Op hoofdlijnen bevat het programma ook onze beleidsinzet. Dit werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's. In de monitoring en evaluatie geven we inderdaad enkel de richting van de modal shift aan, zonder daarbij concrete streefwaarden op te nemen. Dat heeft te maken met het feit dat wij vanuit ons provinciaal beleid de aantrekkelijkheid van de alternatieven kunnen vergroten, maar uiteindelijk de reiziger bepaalt voor welke vervoerswijze die kiest. Met andere woorden; we hebben wel directe invloed op onze eigen acties om de modal shift te beïnvloeden maar niet op alle factoren die van invloed zijn op de uiteindelijk modal shift die we buiten meten. Om die reden nemen we hier geen concrete streefwaarden op, anders dan een algemene ontwikkeling. We onderscheiden evenmin stedelijke en landelijke gebieden, omdat we vinden dat alle gebieden een goede bereikbaarheid moeten hebben afgezet tegen de kenmerken van het gebied. Voor het ene gebied betekent dat voor onze beleidsinzet investeringen in fiets, terwijl andere gebieden meer potentieel hebben bij beleidsinzet op OV of auto.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
42	Zienschw. 13	Inmiddels ligt er een Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid met ambities en indicatoren, die ook gericht zijn op inzet m.b.t. risicogroepen, risicolocaties of risicogedrag. Het valt op dat de indicatoren in dit plan alleen gaan over verkeersdoden en verkeersgewonden. Waarom is hiervoor gekozen? Op deze indicatoren kun je moeilijk sturen. Concrete vraag: waarom sluiten de doelstellingen en indicatoren in het	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma maakt onderscheid tussen outcome en output indicatoren. Outcome zijn de maatschappelijke effecten buiten (bijvoorbeeld een daling van het aantal verkeersdoden). De output is onze beleidsinzet die we plegen om bij te dragen aan het maatschappelijk resultaat (bijvoorbeeld het veiliger maken van onze wegen). Omdat het Bereikbaarheidsprogramma een plan op hoofdlijnen is, hebben we ook de ambities en doelstellingen voor



		<p>plan niet aan bij de vastgestelde Regionale Uitvoeringsagenda? Laat de indicatoren en doelstellingen voor verkeersveiligheid overeenkomen met de Regionale Uitvoeringsagenda.</p>	<p>verkeersveiligheid op hoofdlijnen gehouden. Dat doen we voor verkeersveiligheid door de volgende beleidsinzet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ het verbeteren van de veiligheid op de provinciale infrastructuur;</li> <li>▪ het verbeteren van de veiligheid op gemeentelijke wegen door subsidie op verkeersveiligheidsmaatregelen;</li> <li>▪ het stimuleren van veilig gedrag door verkeerseducatie, voorlichting en handhaving.</li> </ul> <p>Het verder uitwerken van deze indicatoren vindt plaats in het Uitvoeringsprogramma waarin we ook aansluiten bij specifieke doelgroepen. Deze sluiten daarmee direct aan op bovenstaande beleidsinzet uit het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
--	--	--	---

### 3. Publieke mobiliteit

#### OV-concessie en netwerkuitbreiding

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
43	Zienschw. 1	De bus en de trein zijn onvoldoende aantrekkelijke alternatieven voor autorijders. De stappen om te komen tot een multifunctionele mobiliteitshub op Lage weide worden nog onvoldoende snel gezet. Lage Weide is ronduit slecht bereikbaar met het OV.	<p>Zoals in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is aangegeven zullen we als provincie de komende jaren sterk gaan inzetten op publieke mobiliteit. Mobiliteitshubs vormen hier een onderdeel van. Daarbij hebben we in het plan ook aangegeven dat we de bereikbaarheid door middel van het publieke vervoersysteem in de landelijke gebieden en bedrijventerreinen koesteren. De concrete uitwerking van deze ambitie en wat dit gaat betekenen voor Lage weide vindt plaats in de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma publieke mobiliteit.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
44	Zienschw. 1	Concessieverlening: op papier is de busdienstregeling naar Lage Weide iets verbeterd in het afgelopen jaar, maar de realiteit is, dat er (onder meer door personeelstekorten) juist minder bussen van en naar Lage Weide reden. Daarmee wordt provinciaal bereikbaarheidsbeleid minder geloofwaardig en dat moet in de komende jaren dus echt anders.	<p>Het klopt dat de door personeelstekort de dienstregeling in het afgelopen jaar is afgeschaald. Personeelstekort zal helaas ook in de komende jaren nog een knelpunt blijven. Dit zullen we als aandachtspunt opnemen in het BBP.</p> <p><b>Conclusie:</b> we voegen de verklaring van de afname van het gebruik van het OV als gevolg van personeelstekort toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma en nemen dit mee als aandachtspunt om dit beter te beheersen in de komende jaren.</p>
45	Zienschw. 2	De regio mist het versterken van OV-verbindingen tussen de provincie Utrecht en de omliggende regio's. Meer OV-aanbod	Goed dat u inderdaad aandacht vraagt voor de verbindingen tussen de provincie Utrecht en de omliggende regio's. Deze verbindingen zien we

		tussen bijvoorbeeld Amersfoort en de Gelderse kernen draagt mogelijk bij aan minder autoverkeer op de wegen binnen de provincie Utrecht. In de ambities met betrekking tot het busnetwerk ontbreekt een aantal schakels die volgen uit de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley. Zo ontbreekt in het OV-netwerkperspectief (figuur 21) de doortrekking van de U-liner (huidige buslijn 50) naar Doorn – Rhenen – Wageningen. Wij zien daarom graag dat de ambitiekaart OV van Regio Foodvalley wordt toegevoegd.	ook als relevante OV verbindingen. Wij zullen een tekst hierover aan het BBP toevoegen.  <b>Conclusie:</b> we voegen een tekst toe over het OV regio Foodvalley toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma.
46	Zienschw. 2	Een ander belangrijk uitgangspunt uit de bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley is de realisatie van een hoogwaardige buscorridor Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal, het zogenaamde Rondje WERV. Tot onze verbazing ontbreekt deze in het ontwerp Bereikbaarheidsprogramma van de Provincie Utrecht (zie Figuur 21, Ambitienetwerk 2035). Ook de doortrekking van de bus Veenendaal-Rhenen naar Kesteren (treinaansluiting Tiel-Elst-Nijmegen/Arnhem) ontbreekt.	Het OV-netwerkperspectief geeft de visie van de provincie op de ontwikkeling van OV netwerk in de provincie Utrecht. beide genoemde verbindingen zijn geen onderdeel van dit netwerkperspectief en zijn daarom ook niet opgenomen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma, en heeft daarmee geen hoge prioriteit. De provincie staat open voor andere initiatieven, dit zal dan ook in nauwe samenwerking met de provincie Gelderland moeten zijn.  <b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
47	Zienschw. 2	De regio benadrukt het belang van een OV-netwerk "op maat". Een flexibel en vraaggestuurd product als aanvulling op het bestaande OV is voor de kleinere plattelandsgemeentes binnen de regio essentieel voor de mobiliteitstransitie. In het kader van toegankelijk en betaalbaar OV (4.2) zien wij graag inzet op verlenging van de pilots betaalbaar OV (gratis reizen 65+). Daarnaast zien wij de rol en ambities van de provincie bij het stimuleren van deelvervoer, publieke mobiliteit en de regiotaxi graag duidelijker omschreven.	Publieke mobiliteit is sterk in ontwikkeling. Zoals we aangeven in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we als provincie de komende jaren ook sterk in op deze ontwikkeling. De uitwerking hiervan vindt plaats in het uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit.  Ten aanzien betaalbaarheid en toegankelijkheid: momenteel lopen de pilots, inclusief de evaluatie hierop. Op basis van deze evaluaties willen we betaalbare OV-producten ontwikkelen voor bepaalde doelgroepen (minima, jongeren).

			<b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
48	Zienschw. 4	In het programma zien we een grote aandacht voor toegankelijkheid voor werken en studeren, maar minder voor voorzieningen. Door deze benadering is er minder aandacht voor bestaande inwoners en OV armoede in zowel stad als regio.	Voor publieke mobiliteit geven we juist aan dat we de komende jaren willen inzetten op het bestrijden van vervoersarmoede, en ook de bereikbaarheid van de landelijke gebieden, bedrijventerreinen en natuur- en recreatiegebieden te koesteren. Wij menen daarmee dat we voldoende balans bieden met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma tussen de verschillende doelgroepen en bestemmingen.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
49	Zienschw. 3	Voor wat betreft de ontwikkeling van het OV-systeem ligt de nadruk in het stuk wat ons betreft te veel op het ontlasten van Utrecht Centraal. Bijvoorbeeld op pagina 31 wordt de ontwikkeling van OV-bereikbaarheid gekoppeld aan het ontlasten van Utrecht Centraal terwijl we uit diverse onderzoeken weten dat Utrecht centraal als enige grote OV-knoop in de regio ook voor een zeer efficiënt OV-systeem zorgt met een hoge kwaliteit van OV-bereikbaarheid voor een groot deel van de inwoners van de regio. Het is logisch om de negatieve gevolgen van OV-stromen van en naar Utrecht CS op het stedelijk gebied van Utrecht te willen mitigeren, maar daarbij is het nadrukkelijk niet de bedoeling om het huidige efficiënte systeem overboord te zetten. De doelstelling voor het uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit moet daarom liggen op het creëren van een zo efficiënt mogelijk OV-systeem voor de hele provincie waarbij we oog hebben voor het beperken van overlast langs OV-routes waar mogelijk.	Het behouden en versterken van een efficiënt OV-systeem voor de gehele regio is voor de provincie een belangrijke doelstelling en komt in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma ook geregeld terug als ambitie van de provincie, en is ook nadrukkelijk als indicator opgenomen. Daarbij speelt de OV-knoop Utrecht CS een belangrijke rol. Het voorkomen van overbelasting van de directe omgeving van Utrecht CS is een onder U Ned gezamenlijk met de verschillende partners geformuleerde doelstelling voor de MIRT verkenning, en is daarom ook in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma opgenomen.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

50	Zienschw. 3	Kader 3 streeft naar meer gemak van overstappen. Niet hoeven overstappen is echter nog veel beter om OV-reizigers comfort te bieden.	<p>In het OV-netwerkperspectief is dit dilemma afgewogen, waarbij we inzetten op doorgaande verbindingen. Rechtstreekse verbindingen bieden voor de reiziger inderdaad de meeste comfort. Echter vanuit het verkrijgen van een efficiënt netwerk is het niet mogelijk om vanuit alle hoeken rechtstreeks verbindingen aan te bieden. In die gevallen waarbij een rechtstreeks verbinding niet (efficiënt) in te vullen is comfortabel overstappen de next best.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
51	Zienschw. 3	In kader 3 wordt gesteld dat daar waar de reizigersaanbod te klein is er maatwerk wordt aangeboden, zoals een flexbus. Zeist vraagt al zeker drie jaar om een studie naar de flexbus, bijvoorbeeld door toevoeging van Den Dolder aan de flexbus in Bilthoven, helaas tot op heden zonder resultaat.	<p>We hebben inmiddels een paar jaar ervaring met U-Flex en zijn dit aan het evalueren. De successen willen we uitbreiden, maar daar hangen wel voorwaarden vast. Dit soort verzoeken kunnen via de vervoerplanproces worden ingediend, en tot nu toe heeft deze wens ons niet bereikt. De ker van Den Dolder is per trein goed bereikbaar. We gaan graag (verder) het gesprek aan of Den Dolder een interessant zoekgebied is. Dit zal verder uitgewerkt worden binnen het vervoerplan proces.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
52	Zienschw. 3	Er wordt gesteld dat de huidige U-link & liners onderdeel worden van het BRT. Een BRT rijdt over de snelweg, en blijft daar wat betreft Zeist ook in de toekomst rijden. U-links en liners rijden nu door o.a. de kern Zeist en verbinden het met o.a. Amersfoort, Utrecht, USP, Driebergen en Doorn. Dat moet ook zo blijven. Graag een heldere visie op BRT en HOV. Momenteel worden de termen teveel door elkaar gebruikt waardoor niemand weet waar hij aan toe is.	<p>De termen, BRT, U-Link/U-Liner en HOV worden inderdaad veel door elkaar gebruikt voor in feite hetzelfde concept: een hoogwaardig OV product (hoogfrequent, goede en snelle verbindingen tussen de belangrijke bestemmingen, hoge betrouwbaarheid en comfortabel).</p> <p>Voor provincie bestaat BRT uit landelijke verbindingen (zoals Breda-Gorinchem-Utrecht), de regionale U-Liner en de stadsgewestelijke U-Link. De kwaliteitskenmerken van provinciale BRT (dus zowel de</p>

			<p>landelijke verbindingen, als de U-Liner en U-Link verbindingen) willen we komend jaar definiëren in een BRT-leidraad. Dit moet duidelijkheid geven. Dit zullen we in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma duidelijker toelichten.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we duidelijker toelichten wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten .</p>
53	Zienschw. 5	<p>Op het gebied van openbaar vervoer valt ons op dat het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma onvoldoende uit de abstractie komt, waardoor er geen scherpe ambities en keuzes geformuleerd worden (met name inzet op benutten). Wij willen graag samen met u binnen de U Ned Mobiliteitsagenda verdere stappen zetten in de concretere uitwerking van ambities in maatregelen richting 2040. Daarbij denken wij specifiek aan het versterken van de positie van Amersfoort Centraal in het (inter)nationaal spoornetwerk, het ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer op de as tussen Amersfoort en het Utrecht Science Park en het verbeteren van het openbaar vervoer vanuit een sternetwerk naar vitale kernen in de regio. Bent u bereid om hier de komende periode ook grotere stappen in te zetten?</p>	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. Het beschrijft de ambities en doelstellingen voor de periode 2024-2029. De verdere vertaling van deze ambities en doelstellingen naar concrete acties vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's. Het is een vastgestelde ambitie via het OV Netwerkperspectief dat lijn 76 U-Liner wordt. Het heeft dus geen toegevoegde waarde om deze opnieuw te noemen. Via de in wording zijnde Uitvoeringsagenda BRT provincie (U-Liner en U-Link) willen we (gezamenlijke) investeringen vast leggen. Wel zullen we in het definitief Bereikbaarheidsprogramma meer specifiek aangeven waar we de prioriteit ten aanzien van het versterken van het OV willen leggen.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we specifiek op dat we inzetten op de (door)ontwikkeling van het Sternet en de introductie van U-Link verbindingen.</p>
54	Zienschw. 7	<p>Ter aanvulling op de figuren 19 en 21 uit het ontwerpprogramma hechten wij er sterk aan dat de upgrading tot U-liner van lijn 76 in het kader van het OV-Netwerkperspectief Provincie Utrecht specifiek wordt benoemd, als uitdrukkelijke wens van de gehele gemeenteraad (motie, zie ook de bijlage) om te pleiten voor een snelle busverbinding tussen Bunschoten en Amersfoort.</p>	<p>Voor de regio Amersfoort wordt in de komende jaren, in U Ned verband, het mobiliteitsprogramma ontwikkeld, waarbij ook het U-Liner en U-Link concept voor deze regio verder uitgewerkt wordt. Daarin zal ook uw wens worden onderzocht.</p>

			<p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma opnemen dat voor de regio Amersfoort de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief het ontwikkelen van een U-Link en U-Liner netwerk voor de regio Amersfoort.</p>
55	Zienschw. 6	beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen en het landelijk gebied verder wordt onderzocht. Dit speelt ook in Regio Amersfoort. We denken graag mee in dit onderzoek	<p>Dank voor u aanbod en daar maken we bij de uitwerking graag gebruik van.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
56	Zienschw. 6	Het doel is om het aantal belangrijke OV-verbindingen te laten groeien én het publieke mobiliteitssysteem meer toegankelijk te maken. Daarbij willen we het OV in rustige gebieden (zoals het landelijk gebied, natuur- en recreatierreinen en bedrijventerreinen) met minder reizigersvraag koesteren. Het beleid lijkt (in elk geval tot 2035) met name vraagvolgend en mag wat ons betreft meer ambitie tonen, juist ook richting vitale kernen en natuurgebieden buiten de stad waar nieuwe inwoners van de metropool- en regiopoorten recreëren. Wat ons betreft gaat het hier niet alleen om koesteren, maar op termijn ook om het herstellen en uitbreiden van het aanbod aan openbaar vervoer in lijn met de groei van de regio als geheel. (pg 30)	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma staat dat we de komende jaren inzetten op het versterken van het publieke vervoersysteem. Dit betreft meer dan alleen (de hoofdverbindingen van het) OV. Het gaat daarbij om de gehele publieke reisketen, inclusief de ontwikkeling van mobiliteitshubs/knooppunten, deel(fiets)mobiliteit en flexvervoer. Dit is een zoektocht met als basis koesteren van huidige verbindingen en daar eventueel betere alternatieven voor verkennen.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
57	Zienschw. 6	We leggen de nadruk op het verminderen van de drukte bij Utrecht CS en het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP). We missen hier Amersfoort CS als belangrijk intercitystation van Regio Amersfoort (pg 31)	<p>De ambities zoals weergegeven in kader 3 betreffen de ambities uit de vastgestelde omgevingsvisie van de provincie, die als basis dient voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Verderop in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma wordt Amersfoort CS wel nadrukkelijk genoemd als hoofdknoop binnen de provincie.</p>

			<b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
58	Zienschw. 6	Bus Rapid Transit (BRT). In de inleiding wordt BRT benoemd, maar een uitwerking van BRT en de positionering daarvan in bijvoorbeeld figuur 20 ontbreekt. Regio Amersfoort ziet kansen met een toekomstig sterk BRT-netwerk, daarom zou dit wat ons betreft meer uitwerking en aandacht in deze paragraaf mogen krijgen (pg 32)	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma worden de termen BRT, U-Link/U-Liner en HOV nog naast elkaar gebruikt, terwijl met al deze drie hoogwaardig OV wordt genoemd. In deze paragraaf is wel de uitwerking van het U-Link en U-liner netwerk benoemd (uitvoeringsagenda BRT).</p> <p><b>Conclusie:</b> we nemen in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voor de regio Amersfoort op dat de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief de uitvoeringsagenda BRT (U-Link en U-Liner netwerk) voor de regio Amersfoort. We zullen bovendien een duidelijkere toelichting opnemen wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten.</p>
59	Zienschw. 6	In Regio Amersfoort bestaan (politieke) wensen voor bijvoorbeeld het doortrekken van bestaande tramlijnen vanuit Utrecht. Het bereikbaarheidsprogramma gaat nu alleen uit van beter benutten. Wij vragen u ook ruimte te houden voor nieuwe verbindingen als de opgaven hierom vragen. (pg 32)	<p>Uit de studie van Arcadis in 2021 blijkt dat er geen potentieel is voor een tramverbinding tussen USP en Amersfoort. In plaats daarvan zetten we in op BRT-kwaliteit op de U-Liners en U-Link.</p> <p>In het OV-netwerkperspectief, die een langere tijdshorizon kent, zijn doortrekken van tramlijnen wel als mogelijkheid opgenomen voor de verdere toekomst. Daarmee is de gevraagde ruimte in het OV-netwerkperspectief geboden.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
60	Zienschw. 6	RRReis is óók een regionale vervoerder op het spoor in de Provincie Utrecht, waarvoor afstemming met de Provincie Gelderland nodig is. (pg 33)	<p>Dat is inderdaad correct en zullen we toevoegen aan het BBP</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we RRReis als vervoerder toe waarmee op het spoor afstemming vereist is.</p>



61	Zienschw. 6	<p>We willen ervoor zorgen dat de sprinters vaker gaan rijden en dat de locatie en het aantal stops worden aangepast. Tot 2035 gaat het vooral om sprinter corridors waarvoor de infrastructuur al is uitgebreid, maar waarbij de frequentie nog niet is verhoogd. Bij het verhogen van treinfrequenties speelt ook overwegveiligheid een rol. Welke rol ziet de provincie, bijvoorbeeld als co financier voor overwegveiligheidsmaatregelen die bij gemeenten landen? (pg 33)</p>	<p>In eerste instantie is het verbeteren van de overwegveiligheid een rol die belegd is bij Prorail en de gemeenten en ziet de provincie daarbij geen primaire rol voor (co)financiering van deze maatregelen. Indien overwegveiligheidsmaatregelen een concrete bijdragen leveren aan de ambitie van de provincie, kan de provincie alsnog overwegen om een specifieke bijdrage te leveren.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
62	Zienschw. 6	<p>Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de hoofdknoppen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Het verbindt ook andere daily urban systems (het gebied rond een stad waarbinnen de belangrijkste dagelijkse woonwerkverplaatsingen plaatsvinden) en voorzieningenclusters (onder andere onderwijs- en zorginstellingen. Dit vraagt wat ons betreft ook om verregaande samenwerking met bijvoorbeeld Provincie Gelderland (verbindingen van en naar Nijkerk en Barneveld), Provincie Noord Holland (verbindingen van en naar Hilversum) en Provincie Flevoland (HOV Almere-USP Utrecht). Hoe kijkt de Provincie Utrecht naar deze samenwerking? (pg 33)</p>	<p>We zijn het met u eens dat de verbindingen met aanpalende regio's van belang zijn. Ditzelfde geldt voor de samenwerking met de aanpalende organisaties, zoals de provincies (Gelderland, Noord Holland, Flevoland en Zuid Holland). Dit zullen we aanvullen in het BBP.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen we het belang van de samenwerking met betrokken provincies toe, zoals (Gelderland, Noord Holland, Flevoland en Zuid Holland) op de grensoverschrijdende verbindingen.</p>
63	Zienschw. 8	<p>Wij zien dat de huidige OV-verbinding tussen Huizen en Utrecht Science Park geoptimaliseerd kan worden. De spitslijn tussen Huizen en Utrecht Science Park staat geregeld in de file op de A27. Vanuit de gemeente Huizen is de ambitie aanwezig om de OV-relatie tussen Huizen en Utrecht te verbeteren. Wij willen graag samen optrekken om dit OV-product op te waarderen en zien dit als een goede aanvulling om het huidige OV-systeem efficiënter in te kunnen richten.</p>	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. Het beschrijft de ambities en doelstellingen voor de periode 2024-2029. De verdere vertaling van deze ambities en doelstellingen naar concrete acties vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's. In het OV netwerkperspectief is deze verbinding ook benoemd als onderdeel van de een onderzoek naar BRT corridors, echter heeft deze een lage prioriteit vanuit de provincie mede gezien de hoge ambities op andere corridors</p>

			<b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
64	Zienschw. 9	Op een van kaarten m.b.t. het (H)OV is dan kennelijk het beoogde (H)OV USP-Zeist-Amersfoort opgenomen en dat dan langs de as van de A-28. Nu loopt hier net een belangrijke ecologische verbindingzone en wel die tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied. Juist in die zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist er steeds voor gepleit deze as nu juist niet langs de A-28 te leggen, maar daarvoor de bestaande infra beter te benutten, dus over bestaande wegen. Nu ligt er met name tussen het USP en Zeist al voor grote delen van het tracé een vrije busbaan, evenals zou men de Amersfoortseweg ook anders kunnen inrichten (vergelijk ook het 'Streefbeeld WE der Wegen'), dat met voor het eerste deel vanuit Zeist met een rijbaan voor de auto en een voor het OV/de bus, zodat er o.i. ook geen enkele noodzaak tot geheel een nieuwe OV-lijn aanwezig is (zie in deze overigens ook: 'Ontwerp Omgevingsvisie gemeente De Bilt, 2023)	De lijnen op deze kaartbeelden zijn slechts ter indicatie. Onderzoek naar concrete tracés en routes vindt plaats in de verkenningen die we komende periode verder zullen uitwerken. Voor het bepalen van een voorkeursroute/tracé wordt een brede afweging gemaakt waarbij ook de ecologische waarden een belangrijke rol zullen spelen. De eerdere conclusies (studie Arcadis 2021) nemen we daarin over. Dit wil zeggen dat we geen tracé dwars door de ecologische gebieden onderzoeken. Strak ten zuiden van de A28 is wel nog steeds een variant, hoewel de uitdagingen voor zo'n tracé groot zijn.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
65	Zienschw. 3	Zeist wil graag snel duidelijkheid over de start van vervolgonderzoek naar de HOV baan USP-Zeist(-Amersfoort), i.v.m. bouwplannen op en langs mogelijke tracés van de HOV-baan.	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen, waarbij uitwerking van specifieke onderwerpen of projecten plaatsvindt in de op te stellen uitvoeringsprogramma's. Specifiek de HOV baan USP-Zeist-Amersfoort wordt uitgewerkt in de mobiliteitsagenda Amersfoort en krijgt daarin hoge prioriteit.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
66	Zienschw. 11	In het algemeen staat voor bijvoorbeeld OV minder krachtig beschreven hoe de doelen bereikt kunnen worden. Voor de	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is een programma op hoofdlijnen. Het beschrijft de ambities en doelstellingen voor de

		beschreven ambitie voor het OV-netwerk is uitbreiding van het OV eigenlijk noodzakelijk. Toch is de provincie voorzichtig met maatregelen.	periode 2024-2029. De verdere vertaling van deze ambities en doelstellingen naar concrete acties vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
67	Zienschw. 12	Met het oog op de recente trends en ontwikkelingen adviseren wij u ook aandacht te besteden aan de doorgroei van Intercity-verbindingen. Ook hier zijn naar de toekomst toe kansen te verzilveren, waarvoor nog niet alle middelen en randvoorwaarden geregeld zijn (bijv. baanstabieleit of de overwegvraagstukken rondom Amersfoort).	In de spooragenda hebben we onze ambitie voor het spoor beschreven. Dit provinciale 'huiswerk' sluit goed aan bij de wens van NS om gezamenlijke ambities te hebben in o.a. (landelijke) IC-verbindingen.  De rol van de provincie op het hoofdspoor is het inbrengen van de provinciale belangen bij de partijen die verantwoordelijk zijn, zo ook voor de zaken die u noemt als baanstabieleit en overwegvraagstukken. Aan de hand hiervan zullen we aandringen om de randvoorwaarden te regelen om onze spoorambitie waar te maken.  <b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
68	Zienschw. 12	In de Spooragenda hebben we met elkaar intensief besproken hoe productstappen (meer treinen, hogere bediening) volgen op reizigersgroei, wanneer de infrastructuur op de corridor dit toelaat. Daarin gelden de kaders van de nieuwe HRN-concessie. Deze notie missen we in uw programma. De oproep om ons gezamenlijk in te zetten voor meer reizigers met verbindingen die aantrekkelijk voor hen zijn, doen wij hier graag nogmaals	De Spooragenda bevat de ambities van de provincie. De uitvoering hiervan ligt niet bij de provincie, wel willen we hiermee het partnerschap versterken. In het BBP hebben we opgenomen dat we de bestaande infrastructuur beter willen benutten, waarbij we ons willen focussen op de uitbreiding op de sprintercorridors (hogere frequenties) en aanpassing van stops. Dit sluit aan op uw oproep.  <b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

69	Zienschw. 12	Wij attenderen u er graag op dat NS niet de enige vervoerder is, die treinstations in de provincie Utrecht aandoet. Ook de vervoerders die opereren op de Valleilijn en Merwedelingelijn stoppen op stations in uw provincie.	Terecht dat u hier aandacht voor vraagt. We zullen alle vervoerders die opereren op spoorverbindingen in de provincie toevoegen aan het Bereikbaarheidsprogramma.  <b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we alle vervoerders toe die de opereren op spoorverbindingen in de provincie Utrecht.
70	Zienschw. 12	In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma wordt gesproken over inzet op Bus Rapid Transitnetwerk. Wij verzoeken om bij studies naar BRT netwerken, wanneer deze treinstations voeden of (deels) parallel lopen aan een spoorverbinding, ook met NS in gesprek te gaan.	Bij de verdere uitwerking van het BRT (U-Liner/U-Link) netwerk zullen we met de NS in gesprek gaan wanneer deze de NS stations voeden of (deels) parallel lopen aan een spoorverbinding. De meeste BRT-corridors zijn aanvullingen op het spoornetwerk.  <b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
71	Zienschw. 13	Goed OV, om de mobiliteitstransitie tot stand te brengen, is onontbeerlijk. Voor deze ontwikkelingen missen we een heldere visie op het OV-netwerk, bestaande uit U-liner en U-link (en overig openbaar vervoer). Een dergelijke gedragen visie is van belang om de juiste keuzes te maken voor ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting van infrastructuur. Gelet op het belang van goed OV vind ik het belangrijk dat de provincie de gemeente Utrecht nauw betreft bij het uitwerken van het concept U-liner en U-link voor de stad Utrecht. Ik ben blij dat we inmiddels binnen de OV-alliantie afspraken hebben gemaakt over het opstellen van het OV-netwerkperspectief. In onze ogen is dat perspectief nodig om de keuzes voor de verdere ontwikkeling van de stad te onderbouwen. Een recent voorbeeld is de Omgevingsvisie Overvecht. Een heldere, gezamenlijke visie op U-liner/U-link en ontsluitend openbaar vervoer bleek	In het OV netwerkperspectief van de provincie is de visie op de ontwikkeling provincie breed bepaald, dat vormt de basis voor het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. De uitwerking van deze ambitie voor de komende periode zal plaatsvinden in samenwerking met de betrokken gemeenten en de OV-alliantie.  <b>Conclusie</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

		noodzakelijk voor het goede gesprek over mobiliteit en openbaar vervoer.	
72	Zienschw. 13	Pagina 33: Neem de ontsluiting de ontsluiting voor knooppunten en Hub's middels U-liner en U-link op in het BBP. Voor Utrecht op korte termijn de HUBXL (op Papendorp) en Westraven.	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is aangegeven: "de bestaande en te ontwikkelen regiopoorten, knooppunten en hubs (Park+Ride locaties) worden zoveel mogelijk verbonden met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen." De U-Link kan hier aan toe worden gevoegd. De uitwerking welke knooppunten dit betreffen en die we in de tijdsperiode waar het BBP over gaat gaan oppakken werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we 'U-Link' toe aan de zinsnede "de bestaande en te ontwikkelen regiopoorten, knooppunten en hubs (Park+Ride locaties) worden zoveel mogelijk verbonden met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen"</p>
73	Zienschw. 13	Inmiddels loopt de aanbesteding van de nieuwe concessie. We vinden het positief om te lezen dat ook flexibiliteit en wendbaarheid wordt gevraagd. Er wordt in het BBP al gewezen op tussentijdse veranderingen zoals de realisatie van nieuwe woonwijken en wat dat betekent voor de ontsluiting van deze gebieden. Leg in het BBP vast op welke wijze de woon- en werkgebieden door het OV worden bediend die voor het mobiliteitsconcept voor een groot deel zijn gebaseerd op parkeren op afstand (Merwedekanaalzone, Beurskwartier, Lombokplein etc). Openbaar vervoer speelt ook een rol in een kwalitatief hoogwaardig 'first-' en 'lastmile' en daarmee het succes van het mobiliteitsconcept. Flexibiliteit is ons inziens ook noodzakelijk bij meer langdurige, grootschaliger werkzaamheden en reconstructies.	<p>In het BBP zijn de hoofdlijnen bepaald waarbij we anticiperen op de diverse ontwikkelingen die we voor het OV de komende jaren op ons af zien komen. Wijken met een lage parkeernorm en het concept parkeren op afstand spelen daarbij inderdaad een belangrijke rol. De ontwikkeling van het publieke mobiliteitssysteem is daarvoor ook van belang. Zoals aangegeven in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we de komende jaren sterk in op de ontwikkeling van dit publieke mobiliteitssysteem, waarbij ook de onderwerpen aan de orde komen ten aanzien van parkeren op afstand.</p> <p>Aangezien dit ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeenten is, zullen we daarbij ook nadrukkelijk de samenwerking met de gemeenten opzoeken.</p>

			<p>Ten aanzien van flexibiliteit bij langdurige en grootschalige werkzaamheden die een grote impact hebben op het OV willen we veel meer inzetten op een goed proces, waarbij vanuit OV de impact zeer tijdig bepaald kan worden, zodat we hier ook op kunnen anticiperen in bijvoorbeeld het vervoerplan proces.</p> <p>Deze onderwerpen zullen verder uitgewerkt worden in het uitvoeringsprogramma.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
--	--	--	---

## Knooppunten en deelmobiliteit

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
74	Zienschw. 2	<p>In de bereikbaarheidsagenda Foodvalley is Rhenen-Noord/De Nieuwe Meent opgenomen als toekomstige grootschalige ontwikkellocatie voor woningbouw, in combinatie met de realisatie van een nieuw treinstation c.q. OV-knooppunt. In het ontwerp Bereikbaarheidsprogramma wordt hier nergens notie van gemaakt. Woningbouwlocatie en station ontbreken onder andere in figuur 21. Wij zien dit graag aangepast.</p> <p>In de actielijn Aantrekkelijke knooppunten is Station Rhenen aangemerkt als een lokaal knooppunt. Dit strookt niet met het beeld uit de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley, waar Rhenen als prioritaire locatie voor knooppuntontwikkeling is aangemerkt. Onduidelijk is wat de provinciale ontwikkelstrategie voor lokale knooppunten behelst. Met de op handen zijnde vernieuwing van de Rijnbrug zien wij grote potentie voor knooppuntontwikkeling bij station Rhenen, bijvoorbeeld als P+R-locatie. Dit verdient naar ons idee meer aandacht en een heroverweging van de status van lokaal knooppunt</p>	<p>Figuur 21 is onderdeel van het reeds vastgestelde OV-netwerkperspectief waarin de provincie de ontwikkeling van het OV netwerk heeft vastgelegd.</p> <p>Kleinere lokale knooppunten kunnen een belangrijke schakel vormen in het verbinden van het landelijke gebied aan het regionale OV-net. Een goede bereikbaarheid van deze lokale knooppunten met bijvoorbeeld de auto, fiets de regiotaxi zijn onderdeel van de uitwerking van Publieke Mobiliteit.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
75	Zienschw. 3	<p>Aanbeveling voor uitvoeringsprogramma. Deelmobiliteit als onderdeel van Publieke Mobiliteit vergt van de provincie veel uitgebreider programmeren dan tot nu toe het geval was. Ook hier geldt weer dat maatregelen voor het invoeren van deelmobiliteit van groot belang zijn om de gewenste mobiliteitstransitie op verstedelijkingslocaties</p>	<p>Deelmobiliteit is een begrip waar veel onder valt, denk aan deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. De provincie vindt het belangrijk om goed na te denken voor welke doelgroepen en voor welke doelstellingen een bepaalde vorm van deelmobiliteit meerwaarde heeft. De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar</p>

		<p>mogelijk te maken. Programmatisch kan aangesloten worden bij de provinciale mobiliteitstoets om de opgave per locatie te duiden en de middelen te verdelen. Daar komt bij dat ook het organiseren van de governance rond deelmobiliteit veel te complex is voor individuele (kleine) gemeenten en dat daarvoor dus een (deel)programma in het leven moet worden geroepen met capaciteit en expertise vanuit de provincie om gemeenten te ondersteunen bij de implementatie van deelmobiliteit. Zonder goede governance op deelmobiliteit is de faalkans enorm en zal het niet van de grond komen op kleine en middelgrote verstedelijkingslocaties</p>	<p>het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten.</p> <p>In de regionale samenwerking denkt de provincie graag hoe deelmobiliteit kan worden ontwikkeld en georganiseerd. Dit doen we onder andere via de samenwerking in Goedopweg.</p> <p><b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
76	Zienschw. 6	<p>Regio Amersfoort wordt graag betrokken in de samenwerking op knooppuntontwikkeling</p>	<p>Regio Amersfoort is reeds betrokken bij onder meer regiopoorten en de ontwikkelingen rondom Amersfoort station. Deze samenwerking op knooppuntontwikkeling trekken we in de komende periode graag door</p> <p><b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
77	Zienschw. 6	<p>Tekstueel: de regiopoorten Barneveld en Nijkerk worden in deze tekst 2x genoemd</p>	<p>Dank voor uw oplettendheid. We passen dit aan.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zorgen we ervoor dat 'Barneveld en Nijkerk' één keer genoemd wordt in de tekst.</p>
78	Zienschw. 11	<p>In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op het belang van mobiliteitshubs, goed als hier ook verwezen wordt naar de programmalijn binnen U Ned (Programma regiopoorten) die loopt voor regionale parkeerhubs.</p>	<p>Terechte opmerking, we zullen hierin ook verwijzen naar het programma corridorhubs van U Ned</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief BBP verwijzen naar het programma corridorhubs</p>
79	Zienschw. 11	<p>Voor- en natransport speelt een belangrijke rol in de OV-reis. De opkomst van deelmobiliteit biedt kansen in het verbeteren</p>	<p>Deelmobiliteit is een begrip waar veel onder valt, denk aan deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. De provincie vindt het belangrijk om</p>



		<p>hiervan. Maar inmiddels is ook duidelijk geworden, dat deelmobiliteit niet op alle plaatsen vanuit de markt komt. De provincie doet in het programma uitspraken over de uitrol van deelmobiliteit, zonder dat duidelijk omschreven is welke rol u daarin gaat vervullen. Als aanbieder van OV Fiets draagt NS ook bij aan de deur-tot-deurreis in de provincie Utrecht, zowel op stations als op enkele OV knooppunten. NS zit op dit moment volop in uitbreidingsopgave, maar na de uitrol hiervan werken we graag samen met de provincie aan de verdere doorgroei van dit product</p>	<p>goed na te denken voor welke doelgroepen en voor welke doelstellingen een bepaalde vorm van deelmobiliteit meerwaarde heeft. De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten.</p> <p>In de regionale samenwerking denkt de provincie graag hoe deelmobiliteit kan worden ontwikkeld en georganiseerd. Dit doen we onder andere via de samenwerking in Goedopweg.</p> <p><b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
80	Zienschw. 13	<p>Binnen publieke mobiliteit zie ik net als u een sterke samenhang met fiets als oplossing voor het voor- en natransport. Naast private fietsen zie ik een groeiende markt voor deeltweewielers. Verkeersdeelnemers kunnen deze deelfietsen bij uitstek voor verplaatsingen van en naar kleinere hubs en in nieuwe verstedelijkingslocaties gebruiken. Onze ervaringen in de stad leren ons dat voor een regionale aanpak ondersteuning vanuit de provincie noodzakelijk is. Mijns inziens zou het daarom goed zijn als de provincie deeltweewielermobiliteit steviger verankert in haar mobiliteitsbeleid en -programma om binnen publieke mobiliteit gezamenlijk tot succesvolle resultaten te komen.</p>	<p>Wij delen uw mening dat er binnen publieke mobiliteit een sterke samenhang is met de fiets als voor- en natransport voor het OV. Deelmobiliteit is een onderwerp dat we onder andere oppakken in de samenwerking Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Deelmobiliteit kan verschillende doelen hebben. Wanneer het ingezet wordt als een aanvulling op ons openbaar vervoer (als publieke mobiliteit) is een rol van de provincie goed denkbaar.</p> <p><b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
81	Zienschw. 13	<p>Positief om te lezen dat de 67 PV-knooppunten elke vier jaar door de provincie beoordeeld worden op kwaliteit. In het BBP staat van welk knooppunt de provincie zelf de eigenaar is en daarmee zelf aan de slag gaat. De overige onderdelen moeten</p>	<p>De provincie blijft actief in het ontwikkelen van knooppunten. Enerzijds door investeren in eigen knooppunten en anderzijds door gemeenten of andere partijen te helpen bij het ontwikkelen van hun knooppunten. Afgelopen jaren is er beperkt gebruik gemaakt van de</p>

		andere wegbeheerders dus oppakken. Hiervoor is in de begroting van de gemeente Utrecht echter geen geld opgenomen. Uiteraard ligt er het aanbod van de provincie om als subsidie-verlener de verbetering van de knooppunten te stimuleren. Dan is het wel een voorwaarde dat deze subsidie tijdens de looptijd van het BBP beschikbaar blijft.	subsidiemogelijkheden voor knooppuntontwikkeling. We zien dat gemeenten ook gebaat zijn bij personele ondersteuning vanuit de provincie voor knooppuntontwikkeling. Het is op dit moment onzeker of er vanaf 2025 subsidiebudget voor knooppuntontwikkeling beschikbaar blijft. Hier wordt in de kadernota over besloten.  <b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
82	Zienschw. 13	Als voorbeelden van (gezamenlijke) knooppuntontwikkeling worden o.a. Breukelen, Vianen, Woerden en Driebergen-Zeist genoemd. We verwachten van de provincie ook samenwerking bij de ontwikkeling van stedelijke knooppunten als Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, station Overvecht, Westraven, Hub XL, Lunetten/Koningsweg en USP.	Het merendeel van de genoemde knooppunten zijn onderdeel van het programma. De knooppunten Hub XL, Lunetten/Koningsweg en USP zijn geen onderdeel van het knooppuntenprogramma, de ontwikkeling van deze knooppunten zijn vooralsnog in andere programma's belegd en zijn daarmee ook onder schot.  <b>Conclusie:</b> De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
83	Zienschw. 13	Maak duidelijk waar de provincie naar streeft qua deelmobiliteit. Vragen die we daarbij hebben zijn o.a. of de provincie streeft naar provinciale dekking en een integratie van het gebied Utrecht en gebied Amersfoort.	De provincie ziet deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten. Op welke gebieden we ons dan richten is onderdeel van het uitwerken van het uitvoeringsprogramma.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
84	Zienschw. 13	Maak duidelijk welke rol de provincie voor zichzelf ziet op het gebied van deelmobiliteit (nu en in de toekomst als onderdeel is van het duurzame mobiliteitsstelsel). We lezen in het programma dat de activiteiten nu aan Goedopweg zijn	De provincie ziet deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten.

		gekoppeld, maar Goedopweg is een aanjager van zaken, maar kan geen vergunningen of concessies afgeven voor een regionaal systeem.	<p>We pakken dit op in samenwerking met Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Hierbij kijken we goed naar welke vorm van deelmobiliteit past bij de doelen en de doelgroepen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
85	Zienschw. 13	We adviseren de provincie om in te zetten op een regionaal deeltweewielersysteem, dat aanvullend is op het openbaar vervoer, waarbij niet enkel gekeken wordt naar de ketenreis: regionaal e-bike systeem is complementair, doordat het 24/7 beschikbaar is (we zien uit data: heen bus, terug e-bike en v.v.); het vult dikke, gestrekte lijnen aan. Maakt tangentiële verbindingen mogelijk (van Bunnik naar de Uithof is 3x zo snel per deel-e-bike, dan de bus – van Nieuwegein Noord naar Oog en Al is 2x zo snel – van Harmelen naar de Wetering is het 2x zo snel etc.); randvoorwaarde voor een duurzaam en succesvol complementair systeem is de betaalbaarheid en een systeem dat voldoende perspectief geeft aan de markt.	<p>Momenteel wordt via de samenwerking in Goedopweg een verkenning gedaan naar de kansen voor een regionaal deeltweewielersysteem. Met het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma willen we niet vooruit lopen op de uitkomsten van deze verkenning. Wat de provincie belangrijk vindt, is dat deelmobiliteit meerwaarde biedt voor doelen en doelgroepen en dat die meerwaarde helder in beeld is. We hopen dat de lopende verkenning hier goed inzicht in kan bieden.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
86	Zienschw. 3	Op de kaart ook Bunnik ook als regiopoort weergeven.	<p>Passen we aan.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen in de kaart ook regiopoort Bunnik op.</p>

## 4. Gezonde en veilige mobiliteit

### Fiets, lopen en verkeersveiligheid

	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze(n)	
87	Zienschw. 1	Precies vier jaar geleden hebben we een rapport gepubliceerd over de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Lage Weide. Met daarin 8 'missing links' in het fietsnetwerk en 14 (!) (zeer) verkeersonveilige locaties. In de afgelopen jaren zien wij hier (te) weinig vooruitgang. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt grotendeels bij de Gemeente Utrecht in haar rol als wegbeheerder, maar hierdoor worden uw goede voornemens voor verbindingen zoals tussen Amsterdam en Utrecht niet waargemaakt. Met in de hoofdrol als tragische 'landmark' de Demkabrug waar veel fietsers niet meer overheen durven. Terwijl juist op Lage Weide grote kansen liggen om mobiliteit te verduurzamen, want ongeveer de helft van de medewerkers woont op fietsafstand van hun werk	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is aangegeven dat we met gemeenten en Rijk afspraken willen maken over de aanpak van de Demkabrug, als onderdeel van de Dom Dam-route. Daarmee verbeteren we tegelijkertijd de fietsbereikbaarheid van Lage Weide.</p> <p>Ten aanzien van de verkeersveiligheidsknelpunten geldt dat deze op wegen liggen die niet in beheer zijn van de provincie Utrecht. De verantwoordelijkheid voor eventuele verbeterpunten ligt daarbij bij een andere wegbeheerder. Vanuit de provincie bieden wij subsidie om verkeersveiligheidsknelpunten op te lossen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
88	Zienschw. 2	Regio Foodvalley benadrukt het belang van regionale fietsverbindingen. In het provinciale fietsnetwerk (5.1) ontbreekt een oost-westroute via Rhenen in de perspectieven. Ook een doorfietsroute van Rhenen via het Binnenveld naar Wageningen/Ede ontbreekt. Hierin wordt onvoldoende de link gelegd met het fietsnetwerk uit de Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley. Het lijkt ons gewenst om fietsverbindingen over de provinciegrens heen te trekken zodat er zoveel mogelijk rechtstreekse fietsverbindingen gevormd worden in de regio.	<p>Het kaartbeeld in par. 5.1 betreft een indicatief en nog niet uitputtend beeld van het toekomstig doorfietsroutenetwerk. We zullen dit in de tekst onder de figuur verduidelijken. Het indicatief toekomstig doorfietsroutenetwerk in de figuur loopt overigens al op meerdere plekken over de provinciegrenzen heen, ook in de Regio Foodvalley. In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit wordt de prioritering en programmering van nieuwe doorfietsroutes verder uitgewerkt. Naast het doorfietsroutenetwerk blijven we werken aan het verbeteren van het (onderliggend) regionaal en provinciegrens overschrijdend fietsnetwerk, onder meer in het Binnenveld. De</p>

			<p>provincie Utrecht werkt hierin samen met de Foodvalleygemeenten en provincie Gelderland. <b>Zie ook de paragraaf</b> "Een vlot en veilig comfortabel regionaal fiets- en loopnetwerk".</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma verduidelijken wij de tekst onder figuur 23 dat het getoonde netwerk nog indicatief is.</p>
89	Zienschw. 6	We dragen bij aan de verbetering van een aantal belangrijke recreatieve fietsverbindingen tussen stad en land als het onderdeel uitmaakt van het Regionaal fietsnetwerk. In hoeverre wordt vanuit het fietsbeleid ook de link gelegd met Groen Groeit Mee? (pg 43)	<p>Bij de prioritering van nieuwe doorfietsroutes wordt meegewogen in welke mate deze bijdragen aan het versterken van recreatieve en stad-landverbindingen. Ook worden (meekoppel)kansen met Groen Groeit Mee in beeld gebracht.</p> <p><b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
90	Zienschw. 6	Fiets volwaardig alternatief voor afstanden tot kilometer (en verder) . Tekstueel is hier het aantal kilometer weggefallen. (pg 43)	<p>Bedankt voor uw oplettendheid. We voegen '15 km' toe.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zorgen we ervoor dat er '15 kilometer' komt te staan.</p>
91	Zienschw. 6	In deze kaart uit 2021 ontbreken de verbinding Baarn-Soest-Bilthoven-Utrecht en de binnen Regio Amersfoort gewenste verbindingen zoals Baarn-Amersfoort/Noord en Bunschoten Nijkerk. Is het mogelijk om deze toe te voegen? (pg 44)	<p>Het kaartbeeld in par 5.1 op p.44. betreft een indicatief en nog niet uitputtend beeld van het toekomstig doorfietsroutenetwerk. In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige mobiliteit 2024-2029 wordt de prioritering van nieuwe doorfietsroutes verder uitgewerkt en wordt nader bepaald of de genoemde routes potentie hebben als doorfietsroute. Daarnaast blijven we samen met de gemeenten werken aan het verbeteren van het (onderliggend) regionaal fietsnetwerk om knelpunten op de genoemde verbindingen aan te pakken.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma verduidelijken wij de tekst onder figuur 23 dat het getoonde netwerk nog indicatief is.</p>

92	Zienschw. 6	Fietsstimulering kan ook bestaan uit lobby bij het Rijk voor belastingvoordelen voor de fietser. Een prijsprikkel kan een belangrijke bijdrage leveren. Is dit ook onderdeel van deze actielijn? (pg 44)	Ja, dat is onderdeel van deze actielijn. Dit wordt uitgewerkt in het op te stellen Uitvoeringsprogramma gezonde en veilige mobiliteit.  <b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
93	Zienschw. 6	Wat is standpunt van de Provincie Utrecht t.a.v. het standpunt van het OM dat handhaving alleen plaatsvindt op wegen die goed zijn ingericht. Met de invoering van GOW30 in een aantal gemeenten komt hier extra focus op. Is hier een gezamenlijke lobby op denkbaar?	De provincie Utrecht wil het aantal verkeersslachtoffers terugdringen door de toepassing van een integrale aanpak gericht op een veilige infrastructuur, verkeersveilig gedrag door educatie/communicatie en het versterken van verkeershandhaving. De provincie Utrecht is van mening dat snelheidshandhaving één van de middelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. De inzet van dit middel zou maximaal moet bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Dit vereist een goede inhoudelijke onderbouwing van de handhavingslocaties en een prioritering van deze locaties ten opzichte van elkaar. Infrastructurele maatregelen zorgen voor een structurele verbetering van het verkeersgedrag, maar zijn voor een wegbeheerder niet op alle locaties inpasbaar. In die gevallen is snelheidshandhaving een mogelijkheid. Een generieke lobby voor snelheidshandhaving op GOW30-wegen ligt niet in onze lijn, maar kunnen gemeenten wel inzetten via de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG).  <b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
94	Zienschw. 9	Ten aanzien van de nieuwe doorfietsroute USP – Zeist en Amersfoort. Er zijn al doorfietsroutes tussen het USP-Bilthoven-Den Dolder-Amersfoort, men zou dus tussen Zeist en USP gebruik kunnen maken van de bestaande route langs de Bisschopsweg teneinde de negatieve effecten op waarden van	In de planstudiefase van de doorfietsroute wordt in een werkgroep met de betrokken gemeenten en belangenorganisaties een tracéafweging gemaakt. De effecten op natuur worden hierin meegenomen, zeker op deze locatie.

		natuur, inclusief de hier aanwezige ecologische verbinding, het landschap etc te voorkomen.	<b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
95	Zienschw. 11	De ambitie van fietsveiligheid is hoog, maar de acties die genoemd zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen zijn generiek en summier beschreven. Scheiden in ruimte (of tijd) van verschillende vervoermiddelen zorgen voor verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bredere en conflictvrije fietspaden of separate busbanen).	Het klopt dat de acties in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma generiek zijn beschreven. Deze worden verder uitgewerkt in het op te stellen Uitvoeringsprogramma gezonde en veilige mobiliteit.  <b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
96	Zienschw. 11	Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets is in 2022 aan de Tweede Kamer aangeboden. De partijen hebben hiermee uitgesproken dat zij de fiets willen inzetten als volwaardig vervoersmiddel in de bereikbaarheidsopgave en als een belangrijke oplossing voor maatschappelijke vraagstukken. Hiervoor zijn flinke investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen nodig. Investeren in fietsparkeren, doorfietsroutes, fietsstimulering, fiets onderdeel maken van een knooppunt/HUB is dus benodigd.	Klopt, het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma onderschrijft het belang van de fiets in de bereikbaarheidsopgave en de noodzaak om hierin te investeren.  <b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
97	Zienschw. 13	In de inleiding van hoofdstuk 5 Gezonde en veilige mobiliteit wordt lopen en reizen te voet regelmatig benoemd. Dit komt echter niet terug in één van de actielijnen. Zorg er voor dat lopen een plek krijgt in de volgende uitvoeringsprogramma's.	Lopen maakt inderdaad een belangrijk onderdeel uit van ons mobiliteitssysteem, maar is voornamelijk onderdeel van gemeentelijk beleid en in heel veel gevallen onderdeel van een ketenverplaatsing. Fietsen gebeurt over grotere afstanden en stimuleren we als gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Als het gaat lopen in ketenreizen, richt ons beleid zich op goede en veilige loopvoorzieningen naar knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. De uitwerking van de thema's fietsen en lopen vindt plaats in de Uitvoeringsprogramma's 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'Infrastructuur en benutten'.

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
98	Ziensw. 13	Actielijn 5.1 begint met een alinea over snelheidsverschillen, drukte en LEVs. We zijn enigszins verbaasd dat dit thema zo'n prominente plek in de actielijn heeft gekregen. Heeft de provincie het voornemen om zich meer in deze discussie over LEVs en snelheidsverschillen te mengen?	<p>Er wordt een aantal redenen benoemd waarom het steeds drukker wordt op het fietspad. In principe is er geen voornemen om ons als provincie in de discussie over LEVs en snelheidsverschillen te mengen, omdat deze discussie zich voornamelijk binnen de bebouwde kom afspeelt.</p> <p>Als provincie richten wij ons wel op de positie van de speedpedelec - die niet valt onder het LEV-kader - vanwege de potentie als duurzame en actieve vorm van mobiliteit en als lid van de brede fietsfamilie.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
99	Ziensw. 13	Fietsparkeren krijgt een plek bij knooppunten in hoofdstuk 'Publieke mobiliteit' en niet meer bij 'meer fietsen over een sterk netwerk'. We zijn erg benieuwd hoe dit programma verder uitgewerkt gaat worden en hoe de sturing in de praktijk eruit komt te zien. We willen graag met de provincie in gesprek over de verdere uitwerking van het programma.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het beleidsplan, waarin we onze ambities en aanpak op hoofdlijnen beschreven voor de periode 2024-2029. We zetten in op een multimodale ontsluiting van knooppunten, om zo OV en gezonde vormen van mobiliteit te stimuleren. Om die reden krijgt fietsparkeren een plek onder 'Publieke mobiliteit'. We werken dit verder uit in de uitvoeringsprogramma's 'Publieke mobiliteit' en 'Gezonde en veilig mobiliteit'. Daarin komt niet alleen een verder uitwerking van inhoud aan bod, maar ook de wijze van aansturing en hoe we ons op alle thema's gaan organiseren. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken bij de uitwerking.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>



100	Zienschw. 13	<p>We onderstrepen het belang van goede fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten, om een goede overstap tussen fiets en openbaar vervoer te faciliteren. Aan de andere kant moeten we het belang van goede fietsparkeervoorzieningen op belangrijke bestemmingen niet uit het oog verliezen. In het programma is opgenomen dat de provincie streeft naar meer mensen die kiezen voor de fiets op afstanden tot 15 km en daarom werkt de provincie aan een 'vlot, veilig en comfortabel netwerk (...) waarop inwoners van huis naar school, werk, OV-knooppunten en andere belangrijke bestemmingen kunnen fietsen'. Wij zijn van mening dat goede fietsstallingen op bestemmingen ook erg belangrijk zijn voor het realiseren van de ambitie en pleiten er voor dat dit in het BBP als actie wordt opgenomen.</p>	<p>Ons beleid richt zich op goede en voldoende parkeervoorzieningen bij knooppunten en bushaltes. Goede en voldoende stallingen bij andere type locaties zien we de als verantwoordelijkheid van de lokale overheid of de private sector.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
101	Zienschw. 14	<p>Bereikbaarheid is van belang, maar het is niet de belangrijkste weg om te komen tot een betere mix van modaliteiten. We vragen om maatregelen te nemen om het fietsen echt aantrekkelijk en leuk te maken.</p>	<p>Binnen de (regionale) fietsstimulering werken we aan meer mensen en meer ritten op de fiets. Dit draagt bij aan de maatschappelijke opgaven. Zoals bereikbaarheid, klimaat, gezondheid, leefbaarheid en inclusiviteit. Het gaat om interventies (projecten en activiteiten) voor verschillende doelgroepen zoals forenzen, ouderen, kinderen en nieuwe Nederlanders. Daarbinnen hebben we aandacht voor mensen zonder fiets. Voorbeelden zijn programma Doortrappen, acties voor fiets(veiligheid) op scholen. We maken gebruik van de regionale paraplu Ik fiets, onderdeel van de campagne met website en app.</p> <p>We zien ook het belang van aantrekkelijkheid en beleving van de route. In de tracéafweging voor doorfietsroutes wordt dit aspect, naast de functionele aspecten zoals comfort, veiligheid en directheid, meegewogen. Daarnaast is voor verschillende doorfietsroutes die nu in</p>

			<p>de realisatiefase zijn budget gereserveerd om de beleving verder te verbeteren.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
102	Zienschw. 14	<p>We maken ons erg zorgen over de recente toename – na vele jaren van consistente daling – van het aantal ongelukken in het verkeer, soms met dodelijk afloop, en in belangrijke mate met een fietser als een van de betrokkenen (zie bijvoorbeeld p. 16-17). Gelukkig is de provincie Utrecht precies op dit punt een positieve uitzondering, waarvoor we bij deze en met plezier dan ook onze waardering uitspreken. De landelijke trend wijst er wel op dat een stevige en voortdurende inzet op een veilige inrichting van de infrastructuur én op het ontmoedigen van onveilig gedrag, vooral door het autoverkeer, noodzakelijk blijft.</p>	<p>We onderstrepen het belang om in te blijven zetten op een verkeersveilige (fiets)infrastructuur en verkeersveilig gedrag. Hier geven we in dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma invulling aan door de drie sporen te benoemen waarop we inzetten, te weten: veilige infrastructuur, verkeersveilig gedrag en het versterken van verkeershandhaving. Omdat dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma een plan op hoofdlijnen is, bevat het programma nog geen aanpak voor specifieke doelgroepen. Deze uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's. In deze uitwerking hebben we nadrukkelijk aandacht voor zowel de kwaliteit van de (fiets)infrastructuur als voor verkeersveilig gedrag door zowel de fietsers als de automobilist.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
103	Zienschw. 14	<p>We zien dat het Ontwerp BBP zich richt op mobiliteit die niet belastend is voor de leefomgeving en daar wordt vaak het stimuleren van elektrisch rijden genoemd (p. 40). Alhoewel we die beweging op zichzelf steunen, vinden we het van belang nog eens aan te geven dat dit de positie van de fiets (beleefde gezondheid, veiligheid en duurzaamheid, en het plezier) ten opzichte van andere verkeersmodaliteiten niet verbetert en dat het daarom ook niet vanzelf bijdraagt aan een verbeterde mix van modaliteiten.</p>	<p>De provincie streeft verschillende doelen na. Zo streven we niet alleen naar een goede bereikbaarheid, maar hebben we ook ambities op het vlak van duurzaamheid en leefbaarheid. In onze aanpak zoeken we vooral hoe deze verschillende doelen elkaar kunnen versterken. Dat is ook nodig omdat ruimte schaars is en doelstellingen elkaar daarop concurreren. Met de inzet op de mobiliteitstransitie naar onder andere fiets, dragen we niet alleen bij aan een goede bereikbaarheid, maar ook aan een duurzame en leefbare provincie. Door aandacht te hebben voor comfort, veiligheid en doorstroming proberen we ook het plezier</p>

			<p>van fietsers te vergroten. Bovendien hebben wij bij de tracéafweging van doorfietsroutes specifiek aandacht voor de beleving van de route.</p> <p>Tegelijkertijd is het niet voor iedereen mogelijk om de overstap te maken naar de fiets (of het OV). In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma blijven we daarom aandacht houden voor een goede autobereikbaarheid. Ook daarvoor kijken we hoe we met ons autobeleid bij kunnen dragen aan meerdere provinciale doelen. Dat doen we onder andere door elektrisch rijden te stimuleren, maar ook bijvoorbeeld door het verschonen van goederenvervoer te stimuleren. Dat verandert inderdaad de bereikbaarheid niet, evenmin verandert het de positie van de fiets, maar de transitie naar 'zero-emissie' voertuigen draagt wel bij aan meerdere provinciale doelstellingen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
104	Zienschw. 14	<p>We steunen ook de inzet op verkeersveilig gedrag. We denken dat met dit laatste vooral op het gedrag van de gemotoriseerde weggebruiker zou moeten worden bedoeld, maar helaas zien we bij de uitwerking van dit punt op p. 45 dat het toch voornamelijk gaat om de fietser die zich van zijn of haar kwetsbaarheid bewust moet zijn. Meteen daarna wordt handhaving van verkeersonveilig gedrag genoemd en dat is erg belangrijk, maar hier moeten we constateren en constateert het Ontwerp BBP zelf ook dat het gaat om een taak van politie en OM. We willen benadrukken dat het belangrijk is om niet alleen fietsers te wijzen op hun verantwoordelijkheid voor veilig verkeersgedrag, maar dat bewustwording en handhaving op verkeersgedrag van</p>	<p>Om veilig verkeersgedrag te bevorderen, bieden we permanente verkeerseducatie en -voorlichting aan inwoners van provincie Utrecht. Het doel hiervan is om mensen bewust te maken van hun eigen gedrag, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dat doen we enerzijds door permanente verkeerseducatie aan te bieden, anderzijds door (nieuwe) risicogroepen te detecteren en daarop specifieke interventies te ontwikkelen. Als specifieke doelgroep op pagina 45 wordt in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma enkel gesproken over basisscholieren. Overige doelgroepen worden verder uitgewerkt het uitvoeringsprogramma. Omdat we de kwetsbaarheid van oudere fietsers terugzien in de statistieken, ligt het voor de hand om deze doelgroep bijzonder aandacht te geven in de uitwerking.</p>

		gemotoriseerd verkeer onmisbaar zijn om de veiligheid te vergroten.	<p>In de paragraaf ‘het versterken van verkeershandhaving door de politie’ beschrijven we onze inzet voor handhaving. Daarin is nadrukkelijk aandacht voor het verkeersgedrag van gemotoriseerd verkeer. We menen met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma een evenwichtige beleidsinzet te plegen om zowel fietsers, automobilisten als andere vormen van gemotoriseerde tweewielers.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
105	Zienschw. 14	Om ruimte te bieden aan een groeiende verscheidenheid zou de infrastructuur in het algemeen ruimer van opzet moeten zijn en wellicht dat ook de inrichting van verschillende typen fietspad beter passend moet worden gemaakt bij de beoogde functie om de verscheidenheid veilig te faciliteren.	<p>We zien inderdaad een steeds grotere verscheidenheid aan type fietsen terug op het fietspad. We delen ook uw oproep om fietspaden voldoende breed te maken om alle type fietsen veilig, comfortabel en vlot af te kunnen wikkelen. Wij hebben daarvoor aandacht in ons fietsbeleid en ondersteunen gemeenten via subsidie om belangrijke fietsschakels te laten voldoen aan de geldende richtlijnen. Tegelijkertijd raakt uw zorg over de breedtes van fietspaden, ook de vraag of LEV's (Lichte Elektrische Voertuigen) wel op het fietspad zouden moeten horen vanwege drukte op het fietspad en snelheidsverschillen met andere gebruikersgroepen. Dit is een discussie die landelijk speelt en waarop wij als provincie zijn aangehaakt.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
106	Zienschw. 14	De reservering van ruimte voor het openbaar vervoer, vooral de bus, staat in de weg aan het herinrichten van de infrastructuur in de stad op zo'n manier dat die vriendelijker wordt voor lopen en fietsen. Alhoewel de ruimtelijke ordening binnen de stad niet primair een taak is voor de provincie, ligt hier wel een duidelijk verband met het provinciale beleid rond het openbaar vervoer.	<p>We constateren ook dat veel (her)inrichtingsplannen van gemeente gericht zijn op een meer fiets- en voetganger vriendelijker profiel. Daarbij zien we ook ontwikkeling naar meer 30km/h zones. Voor een goed en betrouwbaar OV zijn doorstroming en betrouwbaarheid van de verbindingen essentieel. Een kleine verslechtering hiervan kan al een grote impact hebben op de dienstregeling en daarmee de kwaliteit van</p>

	<p>We zien dat in het Ontwerp BBP aan dit probleem eigenlijk geen aandacht wordt besteed, terwijl er wel degelijk belangrijke implicaties zijn. In veel gemeenten wordt de discussie over loop- en fietsvriendelijke herinrichting beïnvloed door de vraag of de doorstromingsnelheid van het openbaar vervoer niet wordt beperkt. Zelfs een relatief beperkte aantasting van de doorstromingsnelheid voor de bus lijkt aan verdere besluitvorming in de weg te staan. We pleiten voor een betere afstemming van provinciaal OV-beleid enerzijds en beleid gericht op het versterken van lopen en fietsen anderzijds.</p>	<p>het OV. Om tot een goede besluitvorming over inrichtingsprincipes te komen zullen dan ook alle aspecten moeten worden afgewogen. In het OV-netwerkperspectief hebben we aangegeven welke ontwikkelingen voor OV we in de provincie zien. Op basis hiervan zoeken we de samenwerking om samen met de wegbeheerder(s) tot integraal afgewogen besluitvorming te komen. Vanuit de provincie zullen we inzetten om deze samenwerking te intensiveren.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
--	---	---

## Verschon en mobiliteit en goederenvervoer

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
107	Zienschw. 1	Bedrijventerrein Lage Weide heeft een cruciale functie als 'logistieke hotspot'. Een groot deel van onze weginfrastructuur is niet meer berekend op het gebruik ervan. Zeker nu veel meer mensen via internet bestellen is niet alleen ruimte op de (provinciale) weg nodig voor vrachtauto's, maar ook voor (elektrische) bestelbussen, vrachtfietsen, bezorgscooters, fietskoeriers enzovoorts. Dat belang lijkt in het voorliggende concept document nog wat ondergesneeuwd.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma streeft naar een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer, met alle vervoerwijzen die u noemt. Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma gaat niet in op specifieke gebieden. Er zijn bovendien bij ons geen beperkingen bekend voor de door u genoemde vervoerswijzen.</p> <p>Als onderdeel van het (nog op te stellen) uitvoeringsprogramma zullen wij ingaan op de manier waarop de provincie om zal gaan met de behoeften van logistieke weggebruikers. Dit gebeurt ook in de bestaande samenwerking met Lage Weide.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
108	Zienschw. 1	We hebben de Provincie nodig om de samenhang tussen lokale, regionale en (inter)nationale vervoersstromen te bewaken. Omdat het voor lokale bestuurders niet vanzelfsprekend is over de eigen (gemeente)grenzen heen te kijken. Ons terrein ligt in de gemeente Utrecht, maar grenst aan Stichtse Vecht. We vragen u bij deze om meer begrip te kweken voor het belang van de logistieke functie van Lage Weide, maar ook om de samenhang tussen ruimtelijke plannen te bewaken.	<p>Wij begrijpen uw oproep. Ook op andere facetten van mobiliteit zien we vergelijkbare uitdagingen. Wij zien het als een algemene rol van de provincie om samenhang tussen ruimtelijke plannen te bewaken. Lage Weide heeft een belangrijke rol in het provinciale en interregionale logistieke systeem. Het bewaken van de samenhang tussen ruimtelijke plannen sluit aan op de bestaande samenwerking in Lage Weide.</p> <p><b>Conclusie:</b> de reactie leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
109	Zienschw. 1	Al in 2015 zijn de eerste plannen voor een Logistiek Ontkoppelpunt (LOP) Lage Weide gepresenteerd, maar dat is nooit van de grond gekomen. En in februari 2023 hebben Provinciale Staten van Utrecht een motie aangenomen om in overleg met ILW en de sector met een plan te komen voor een	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma noemt het realiseren van voldoende hubs en overslaglocaties als één van de punten waar het bereikbaarheidsbeleid aandacht voor heeft. Hieronder vallen ook ontkoppelpunten.</p>

		<p>beveiligde (lang)parkeervoorzieningen met de benodigde voorzieningen voor chauffeurs in de regio Utrecht. Dat heeft tot nu toe niet geleid tot concrete acties. En mede daardoor maken we ons wel zorgen over de daadwerkelijke uitvoering van uw goede voornemens.</p>	<p>De rol die de provincie in vraagstukken rond truckparking en ontkoppelpunten speelt is stimulerend en faciliterend. Daarmee blijft de verantwoordelijkheid om faciliteiten te maken bij de betreffende wegbeheerder. Wij hebben hierover contact met o.a. de gemeente. De acties daarbij voor de provincie worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
110	Zienschw. 3	<p>Sluit de omschrijving van het RMP in het BBP wel aan bij de omschrijving die het RMP zelf hanteert?</p>	<p>In het Ontwerp BBP is een zeer bondige tekst over de RMP-samenwerking opgenomen. Hierin ontbreken bijvoorbeeld de speerpunten waar de RMP-partners samen aan werken. Wij zullen de tekst over het RMP in het Ontwerp BBP uitbreiden, zodat dit beter de wijze van samenwerken dekt.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma wordt de tekst over het RMP uitgebreid met een aantal belangrijke elementen uit de RMP-samenwerking.</p>
111	Zienschw. 3	<p>Wat betekent (terugsluis) op p52 (2x)?</p>	<p>We helpen bij het opstellen van regels voor slimmere en schonere logistiek. Een voorbeeld hiervan is het ondersteunen van gemeenten en samenwerken met het Rijk om na te denken over de vrachtwagenheffing. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet om (transport-)ondernemers te helpen bij het verduurzamen van het goederenvervoer over de weg. Denk aan de aanschaf van emissievrije vrachtwagens, de aanschaf van laadpalen bij bedrijven, de bouw van waterstoftankstations en het realiseren van efficiënter vervoer. Dit terugspelen van de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing via subsidies voor (transport-)ondernemers wordt door het Rijk de 'terugsluis' genoemd (zie</p>

			<p><a href="https://www.vrachtwagenheffing.nl/programma/innovatie--verduurzaming-vervoerssector">https://www.vrachtwagenheffing.nl/programma/innovatie--verduurzaming-vervoerssector</a>)</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we het begrip 'terugsluis' toelichten.</p>
112	Zienschw. 6	Dit onderdeel mag wat ons betreft meer nadruk krijgen. Noem bijvoorbeeld de speerpunten waar het RMP zich op inzet. Daarnaast ligt hier een financiële opgave die ook benoemd mag worden. (pg 51)	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma hebben wij een afweging gemaakt om de meeste thema's slechts bondig op te nemen vanwege de omvang en leesbaarheid van het document. In de uitvoeringsprogramma's zal er een nadere uitwerking plaatsvinden. Voor het thema RMP erkennen we dat de uitwerking beknopt is. We zullen dit aanvullen met een aantal belangrijke elementen uit de RMP-samenwerking. De genoemde speerpunten zullen daarbij worden meegenomen, evenals de in het RMP 1.0 benoemde ambitie om actief in te blijven spelen op nieuwe inzichten rond verduurzaming van mobiliteit. De financiële consequenties zullen nader worden toegelicht in het betreffende uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige mobiliteit.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vullen we de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan met een aantal belangrijke elementen uit de RMP-samenwerking.</p>
113	Zienschw. 9	Het blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch onduidelijk in welke mate het BBP rekening houdt met de maatregelen uit het 'RMP Midden Nederland' evenals met de diverse aanbevelingen vanuit de: 'Regionale Klimaattafel provincie Utrecht'.	<p>Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma beoogt te zeggen dat de huidige samenwerking met de RMP-partners wordt voortgezet. Dit komt in de tekst onvoldoende expliciet naar voren, dit passen we aan. De speerpunten uit het RMP Midden Nederland hebben betrekking op een veelheid aan inhoudelijke dossiers waar de provincie aan werkt. Voorbeelden zijn het stimuleren van fietsen en de werkgeversaanpak stads- en dorpslogistiek. Deze dossiers worden in het BBP benoemd en zullen worden uitgewerkt in de diverse uitvoeringsprogramma's. In het</p>



			<p>(nog op te stellen) uitvoeringsprogramma zullen wij vanuit de RMP-samenwerking concreter beschrijven welke inzet wij plegen op verduurzamingsmaatregelen in de mobiliteit.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma scherpere we de tekst in de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan van om helder te maken dat wij de huidige samenwerking voortzetten en dat we inzetten op de RMP speerpunten.</p>
114	Zienschw. 11	In het Mobiliteitsprogramma werd gemeld dat in 2028 het kwaliteitsnet goederenvervoer op orde moet zijn: "logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers". Er is ook een bereikbaarheidsindicator met streefwaarden specifiek voor het vrachtverkeer opgesteld. Deze indicator ontbreekt nu in het Bereikbaarheidsprogramma en het zou goed zijn die wel op te nemen	<p>In 2021 is het kwaliteitsnet goederenvervoer geëvalueerd. Routes en distributietijden behoeften volgens die evaluatie geen extra maatregelen. De belangrijkste aandachtspunten uit deze evaluatie waren o.a. truckparking op de doorgaande corridors, en dat er stimulering van de duurzame ontwikkeling (o.a. laadinfrastructuur) nodig is. Ook hebben partijen uit de sector in de evaluatie aangegeven behoefte te hebben aan meer kennisdeling. Stimulering van de duurzame ontwikkeling in het goederenvervoer is daarom ook een belangrijke pijler in het Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p>Vraagstukken rond truckparking spelen op doorgaande corridors en binnen enkele gemeenten. De provincie treedt in dit dossier op als gesprekspartner en vraagt er aandacht voor bij betreffende wegbeheerders: het Rijk en gemeenten.</p> <p>De provincie faciliteert kennisdeling samen met betrokken gemeenten en kennisinstellingen, daarvoor hebben wij samen met de gemeenten Amersfoort en Utrecht en de Hogeschool Utrecht het Logistiek Platform Utrecht (LPU) opgericht. In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige mobiliteit zal dit nader worden toegelicht.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

115	Zienschw. 13	Het verbaast ons dat Goederenvervoer onder 'gezonde en veilige mobiliteit' is gepositioneerd. Bij goederenvervoer is duurzaam en (ruimte)efficiënt nog belangrijker dan gezond en veilig.	<p>Veel van de doelen voor goederenvervoer dragen bij aan de verduurzaming van de mobiliteit en verbetering van de leefkwaliteit. Daarom past het thema goederenvervoer als geheel het beste binnen het uitvoeringsprogramma 'gezonde en veilige mobiliteit'. Onderdelen van goederenvervoer die wellicht minder direct een relatie hebben met 'gezond en veilig', hebben we toch ook in dit hoofdstuk opgenomen om zo alle activiteiten voor goederenvervoer bij elkaar te plaatsen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
116	Zienschw. 13	De provincie zou het voorzien van voldoende (elektrisch) laden capaciteit langs de corridors als taak moeten zien. Dit staat nu niet in het BBP als taak voor de provincie omschreven.	<p>Het beschikbaar zijn van voldoende laadinfrastructuur is van groot belang om de verschoning van mobiliteit te kunnen faciliteren. De provincie wil hieraan bijdragen, bijvoorbeeld door te zorgen voor voldoende laadinfra langs provinciale wegen en gemeenten te helpen bij hun uitrol via de samenwerking MRA-E, en inzet op het ontwikkelen van een netwerk van Clean Energy Hubs. Dit doen we door samenwerking met andere partners, zoals de betrokken wegbeheerders. In het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige mobiliteit werken we dit verder uit.</p> <p>De rol van de provincie is nog onvoldoende in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma uitgewerkt. We zullen de tekst hierop aanpassen.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vullen we de tekst aan met onze rol in het uitbreiden van elektrische laadinfrastructuur.</p>
117	Zienschw. 13	P51 en 52: Ruimte voor hubs en overslagpunten. Fijn dat de behoefte in kaart wordt gebracht, maar een actie voor de provincie om aan de behoefte tegemoet te komen ontbreekt.	<p>De benodigde actie voor extra ruimte voor hubs of overslagpunten zal veelal maatwerk zijn per gebied/locatie. Dit moet blijken uit de verkenning, de samenwerking met partners (zoals de gemeente) en de</p>

		Neem in het BBP op welke actie de provincie onderneemt om aan de behoefte voor extra ruimte voor hubs en overslagpunten tegemoet te komen.	gebiedscontext. De aanpak en rol van de provincie wordt nader uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
118	Zienschw. 13	Gemeenten zijn zeer geholpen met kaderstelling en meer kennisdeling door het opstellen van concrete stappenplannen voor gemeenten. Neem dit als actie op in het BBP.	De Provincie Utrecht gaat graag in gesprek met gemeenten over deze behoefte. Dit zullen we meenemen in de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige mobiliteit.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

## Uitbreidingslocaties en bereikbaarheid

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
119	Zienschw. 3	Aanbeveling voor uitvoeringsprogramma. Wij roepen de provincie op om strakke doelen voor mobiliteitsbeleid op verstedelijkingslocaties vast te leggen zodat voor gemeenten met bouwambities duidelijk is aan welke eisen zij moeten voldoen. Bijvoorbeeld om aan de provinciale mobiliteitstoets te voldoen. Het ligt, gezien de bevoegdheden van de provincie, meer voor de hand om dit beleid uit te werken voor uitleglocaties in plaats van binnenstedelijke locaties. Dat betekent aandacht voor middelen om een aantal zaken rond verstedelijkingslocaties die eerder tussen wal en schip belandden te kunnen financieren, zoals deelmobiliteit, wijkgerichte mobiliteit- en parkeerhubs en middelen voor parkeerregulering. In de Mobiliteitsprogramma's van Eisen die Goedopweg voor diverse verstedelijkingslocaties opstelt, staan de pakketten tot in detail uitgewerkt voor meer inspiratie.	<p>Het Bereikbaarheidsprogramma is een uitwerking van het onderdeel bereikbaarheid van de provinciale Omgevingsvisie en gaat als zodanig niet over ruimtelijke ordening.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
120	Zienschw. 3	Aanbeveling voor uitvoeringsprogramma. Specifiek voor het realiseren van de mobiliteitstransitie op verstedelijkingslocaties is ook een sterke link met de proposities uit de U Ned Aanpak 2030 gewenst. In deze proposities onderbouwen regionale partijen welke mobiliteitsmaatregelen randvoorwaardelijk zijn om verstedelijkingslocaties mogelijk te maken. Via U Ned lobbyen regionale partijen om voor die proposities 50% rijksfinanciering binnen te halen. Het zou voor de realisatie van locaties enorm helpen als ook het BBP van de provincie deze proposities ondersteunt met middelen.	<p>De provinciale inzet binnen U Ned is onderdeel van dit bereikbaarheidsprogramma. Deze inzet kan vanuit meerdere onderdelen geleverd worden, dit is afhankelijk van wat de opgave vraagt. Deze proposities worden dus vanuit dit programma ondersteund met middelen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
121	Zienschw. 6	In de tekst ontbreekt de programmalijn corridorhubs (pg 46)	Passen we aan.

			<b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de programmalijn corridorhubs toe.
122	Zienschw. 6	Ook werken we in U Ned verband aan (regionale) parkeerhubs. Binnen U Ned noemen we dit corridorhubs. Daarnaast werkt de stad Amersfoort ook aan eigen hublocaties met o.a. stadsrandparkeren. (pg 48)	Passen we aan.  <b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we spreken over corridorhubs in plaats van parkeerhubs.
123	Zienschw. 6	In dit kader ontbreken de A27 Zeewolde – Eemnes (deels binnen de Provincie Utrecht) en A1/A30 (relatie met kp. Hoevelaken). (pg 49/50).	Passen we aan.  <b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we aan het kader de A27 Zeewolde-Eemnes en de A1/A30 toe.
124	Zienschw. 10	Door woningbouwopgaven vooral te willen realiseren rond bestaande knooppunten wordt een kans gemist om de omvangrijke gezamenlijke woningbouwopgave aan te pakken. Wijk bij Duurstede is bijvoorbeeld geen (bestaand) knooppunt, terwijl Wijk bij Duurstede wel de potentie heeft om meer woningbouw te realiseren binnen de mobiliteitstransitie waarvoor we staan.  Het bouwen van meer woningen zonder dat dit in onacceptabele mate ten koste gaat van de doorstroming van verkeer is mogelijk door alternatieve vervoersvormen te versterken en te investeren in verbeterd openbaar vervoer en de aanleg van doorfietsroutes. We zien graag dat deze kansen een prominentere plek krijgen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Vanaf Wijk bij Duurstede is er een verbinding met een U-liner naar Utrecht. Met de ambitie om de U-liner verbinding een goed alternatief voor de auto te maken en in te zetten op	De mobiliteitsanalyse van nieuwbouwlocaties is benoemd in het Bereikbaarheidsprogramma, maar hoort beleidsmatig bij de woonopgave om nieuwbouwlocaties duurzaam bereikbaar te ontsluiten. Het Bereikbaarheidsprogramma en de uitvoeringsprogramma's zijn niet de plek om in te gaan op de afwegingen voor potentiële woningbouwlocaties.  <b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

		<p>doorfietsroutes wordt de bereikbaarheidssituatie bij nieuwe woningbouwlocaties in Wijk bij Duurstede verbeterd. Tevens sluit dit aan op de Provinciale Omgevingsvisie. Wat ons betreft sluit de U-liner verbinding en de doorfietsroutes hier perfect op aan en heeft Wijk bij Duurstede dus voldoende potentie om woningbouw te ontwikkelen binnen de mobiliteitstransitie.</p>	
125	Zienschw. 9	<p>Op de diverse kaarten en ook in diverse teksten wordt dan o.a. de: 'Regioknoop Station Driebergen Zeist' als een (relatief) grootschalige locatie voor woningbouw en het (H)OV aangegeven. Niet alleen wil men daar kennelijk grote aantallen woningen bouwen, namelijk van 500 tot 1.500/2.500 woningen (zie wat betreft dat laatste o.a. de 'Regione Woondeal Regio Utrecht'), maar dus kennelijk ook tot een versterking van de OV-corridor Utrecht-Arnhem-Duitsland komen, overigens zonder aan te geven wat dit betekent voor de aanwezige waarden.</p> <p>Zoals ook gedurende vele rondes van inspraak, zienschwijken, beroepsprocedures naar voren gebracht, ligt dit station op een zeer kwetsbare locatie, zoals grotendeel binnen de CHS, inclusief vele fraaie landgoederen, evenals ook binnen het NNN. In die zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. altijd gepleit voor een ontwikkeling binnen de huidige contour (vergelijk in deze dus ook de in zin in 2014 in opdracht beide gemeente Zeist en UH opgestelde: 'Gebiedsvisie SDZ (N12 stedenbouw, 2014)').</p> <p>Natuurlijk is het aan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend dat de beide gemeenten Zeist en UH een nieuwe gebiedsvisie aan het opstellen zijn, maar het zal duidelijk zijn dat de Stichting Milieuzorg e.o., en zij overigens niet alleen, daarbij vanaf het</p>	<p>In het provinciaal beleid is Driebergen-Zeist aangeduid als potentiële locatie voor grootschalige ontwikkeling. Zoals inspreker terecht opmerkt wordt door gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug gewerkt aan een gebiedsverkenning voor het gebied rond station Driebergen Zeist. Als provincie zijn wij hierbij betrokken. U vindt hierover meer informatie in onze <u>statenbrief</u>. De besluitvorming hierover valt buiten de scope van het Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienschwijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

		<p>begin vele kritische kanttekeningen heeft geplaatst. Daarbij heeft zij er dan steeds voor gepleit om dit station binnen de rode contour, thans 'stedelijk gebied', ook echt als dé: 'Poort voor de Heuvelrug/Stichtse Lustwarande/Kromme Rijngebied' te ontwikkelen en hier dus juist niet voor een (relatief) grootschalige woningbouw te kiezen, dat juist ook gezien het groene karakter van het gebied.</p>	
--	--	--	--

### Regionale aanpak gedragsverandering

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
126	Zienschw. 12	Het stimuleren van reizigersgedrag is onderdeel van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Ons advies is om daarin niet enkel te focussen op plekken waar het OV succesvol gevonden wordt door de reiziger, maar juist ook in te zetten op bijvoorbeeld een tegenspitsrichting of het stimuleren van het gebruik van een Soesterlijn. Inzet op spreiden blijft in sommige gebieden in de provincie onverminderd belangrijk. In samenwerkingsverbanden ontwikkelen we initiatieven hiervoor, maar ook uw aandeel hierin als werkgever is van belang.	Het stimuleren van duurzaam verplaatsingsgedrag omvat ook het optimaal benutten van bestaande ruimte in het OV-netwerk. De wijze waarop we dit doen, is onderdeel van de regionale samenwerking op verplaatsingsgedrag. De rol van de provincie als werkgever is geen onderdeel van dit bereikbaarheidsprogramma.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
127	Zienschw. 13	De samenwerking Goedopweg wordt erg geframed vanuit de ontwikkeling wonen en werken (nieuwe gebiedsontwikkelingen). Goedopweg is echter ook zeer actief (ook als je kijkt naar de nieuwe samenwerking) in de bestaande stad. De provincie plaats de KTA als onderdeel van U Ned. Goedopweg is echter binnen U Ned georganiseerd, maar een beetje een vreemde eend in de bijt is het wel. Werkzaamheden Goedopweg moeten ook passen in de bestaande stad en niet alleen in nieuwe gebieden	De KTA is een programmalijn onder U Ned. De activiteiten van Goedopweg richten zich inderdaad niet enkel op toekomstige ontwikkelingen, maar ook op het hier en nu. Tegelijkertijd is de gedragsverandering die we nu weten te realiseren nodig om de regio in de toekomst goed bereikbaar te houden. Daarbij moet de aanpak van Goedopweg inderdaad blijven passen in de bestaande stad en niet alleen in nieuwe gebieden.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
128	Zienschw. 13	De provincie benoemt de programmalijnen van Goedopweg, maar noemt niet haar rol daarbinnen. Op dit moment is de provincie alleen aangehaakt op programmabrede zaken, maar niet op inhoud zoals werkgevers en bewoners.	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma gaat niet concreet in op de bemensing van samenwerkingsverbanden, het programma richt zich vooral op de doelen waaraan we werken. Onze rol binnen de programmalijnen is een nadere uitwerking.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma



## 5. Infrastructuur en benutten

### Benutten en verbeteren bereikbaarheid

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
129	Zienschw. 3	de provincie stemt 'waar nodig' af met andere wegbeheerders. Voorstel om 'waar nodig' te schrappen en altijd af te stemmen met de gemeente(n). P59	<p>De betreffende passage heeft betrekking op onderhoudswerkzaamheden die de provincie uitvoert om het wegennet beschikbaar en verkeersveilig te houden. De provincie voert hiervoor een breed pallet aan onderhoudswerkzaamheden uit, variërend van het snoeien van groen in bermen tot het vervangen van asfaltlagen. Niet elke onderhoudsactiviteit vereist afstemming. De omvang en impact bepalen dit. Om die reden nemen we in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma op dat we 'waar nodig' afstemming hebben met wegbeheerders om een overdaad aan onderlinge communicatie te voorkomen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
130	Zienschw. 3	Kleine projecten worden 'los' aanbesteed, en grotere projecten 'apart'. Wat is dan het verschil?	<p>Daar zit geen verschil tussen op dit vlak maar beiden zijn dus afwijkend van de middelgrote projecten. Juist omdat we de middelgrote projecten via langer lopende bouwteams hebben aanbesteed is gekozen om de kleine projecten altijd los aan te besteden. Op deze manier heeft het midden- en kleinbedrijf ook de kans om voor de provincie te werken. Grote projecten worden altijd los aanbesteed vanwege de mate waarin ze uniek en risicovol zijn. Daarbij kiezen we de contractvorm passen bij een dergelijk project, dat kan ook een bouwteam zijn.</p>

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
131	Zienschw. 5	Wanneer we deelmobiliteit ook buiten de stad een succes willen maken, vraagt dit naar ons idee om een grotere rol van de provincie. Op de verbindingen tussen vitale kernen blijft de auto daarbij een belangrijke positie houden. Wij vragen daarom ook aandacht om hier de autobereikbaarheid op orde te houden, te voorkomen dat verkeer door een gebrek aan doorstroming alternatieve routes gaat zoeken en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het geding komt. Mede door de pauzestand van een drietal Rijksprojecten op snelwegen in onze regio ondervinden we hier in de dagelijkse praktijk al hinder van. Wij vragen u om deze gevolgen een plek te geven in het Bereikbaarheidsprogramma en samen met ons ook te werken aan maatregelen voor de autobereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op het lokale en provinciale wegennet.	<p>Wij zetten ons ook met dit programma in voor de bereikbaarheid met de auto en in het bijzonder de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Samen met de regio maken wij ons ook hard voor het herstarten van de Rijksprojecten en het mitigeren van de negatieve effecten van het pauzeren daarvan. Dit werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
132	Zienschw. 9	Deze paragraaf gaat hoofdzakelijk over het Rijkswegennet. Daarnaast vragen gemeenten om capaciteitsuitbreidingen op het provinciale wegennet. Kunt u een kader meegeven hoe u daarmee omgaat? (pg 49)	De bereikbaarheidsmaat laat zien dat de bereikbaarheid in de hele provincie Utrecht goed is. Daarbij heeft de auto vrijwel overal de beste bereikbaarheid, in vergelijking met fiets of OV. Om die reden zetten we met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vooral in op het koesteren van het autonetwerk en het versterken van het netwerk op thema's als fiets, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd is er afgelopen periode tot forse investeringen, ruim €500 mln., in het autonetwerk besloten. Het is nu vooral zaak om deze investeringen te realiseren en vervolgens te kijken waar de focus daarna op zou moeten liggen. Ook voor de auto stelt het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma ambities ten aanzien van een goede bereikbaarheid. Deze worden verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
133	Zienschw. 8	Wij missen in de bereikbaarheidsagenda de urgentie om de impact van deze ontwikkelingen op de doorstroming van het hoofdwegenet te agenderen bij het Rijk. Specifiek gaat het bij de gemeente Huizen als onderdeel van de regio Gooi- en Vechtstreek om het bestendig verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A1/A27. Daarnaast roepen wij de provincie Utrecht op om te blijven investeren in het provinciale wegennet, zodat het hoofdwegenet niet onnodig wordt belast.	<p>In het Bereikbaarheidsprogramma wordt het belang van een goed functionerend rijkswegennet meermaals genoemd. Zeker voor de provincie Utrecht, als landelijke draaischijf. Wij benadrukken in onze overleggen met het Rijk ook de noodzaak om te investeren het rijkswegennet. Wij investeren zelf ook in ons wegennet. We hebben de afgelopen periode tot forse investeringen, ruim €500 mln., in onze infrastructuur besloten. Het is nu vooral zaak om deze investeringen te realiseren en vervolgens te kijken waar de focus daarna op zou moeten liggen. Ook voor de auto stelt het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma ambities ten aanzien van een goede bereikbaarheid. Deze worden verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
134	Zienschw. 13	erg gericht op netwerkbeheer en verkeersmanagement (nogal operationeel). Wat mist is duidelijker differentiëren naar drukte en stedelijkheid: oftewel anders omgaan met het netwerk in gebieden waar de drukte groter is / de alternatieven beter op orde zijn. Dat raakt overigens ook aan ambities op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, etc. die vaak aan bod komen, maar niet altijd even concreet worden.	<p>In het regionaal verkeersmanagement wordt onder andere gestuurd op de actuele drukte in het netwerk. Ook binnen de regelruimte van verkeerslichten wordt hier rekening mee gehouden, hiervoor biedt het multimodaal netwerkkader een hulpmiddel. Dit alles doen we in samenwerking met regionale partners. Het Bereikbaarheidsprogramma gaat hier niet in detailniveau op in.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

135	Zienschw. 13	<p>Datagedreven beleid is geen doel op zich, maar helpt om meer gericht te kunnen sturen op beleidsdoelen. Breng daarom meer focus aan in de specifieke data items waarin een kwaliteitsslag nodig is, gekoppeld aan een beleidsvraag. De provincie heeft hierin een belangrijke rol om (met name kleine) gemeenten te helpen, maar ook als schakel richting landelijke afspraken of dataplatforms.</p>	<p>Datagedreven beleid houdt in dat we gegevens gebruiken om inzicht te krijgen in vraagstukken op het gebied van mobiliteit en zo betere beslissingen te kunnen nemen. Het biedt alle wegbeheerders in de regio kansen om hun wettelijke taken efficiënter uit te voeren en beter onderbouwde beleidskeuzes en investeringsbesluiten te nemen. We werken de komende jaren op dit onderwerp actief samen met alle gemeenten in onze provincie via het regionale programma Digitaliseren Overheden i.s.m. landelijke programma's zoals Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata. De focus ligt momenteel op een doorontwikkeling van mobiliteitsdata. We doen dat aan de hand van concrete use-cases gekoppeld aan een beleidsvraag. In het uitvoeringsprogramma gaan we hier nader op in.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
-----	--------------	---	---

### Verminderen effecten op leefbaarheid

Nr	Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
136	Zienschw. 2	In het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 wordt de N225 aangemerkt als een type 2-weg. Op deze wegen accepteert de provincie dat de maatregelen voor het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid soms ten koste gaan van de doorstroming op deze wegen. Op basis van deze categorisering ziet Regio Foodvalley in het Bereikbaarheidsprogramma graag een concrete aanpak terug voor het verminderen van verkeersdruk op de N225, zodat de huidige grote overlast in kernen zoals Rhenen en Elst wordt verminderd. Het omleiden van vrachtverkeer is hierbij één van de mogelijke maatregelen die wij graag met de provincie samen zouden onderzoeken.	Er is meermaals onderzoek gedaan naar het verkeer in deze omgeving. Dit heeft aangetoond dat dit vrijwel volledig bestemmingsverkeer betreft. Dit verkeer heeft dus een bestemming in dit gebied en in dat geval is de provinciale weg de logische route. We doen er wel alles aan om onze wegen zo in te richten dat overlast en onveiligheid zo ver mogelijk wordt gereduceerd. Wij werken hierin graag samen met gemeenten en regio's. Dit wordt verder uitgewerkt en toegelicht in het uitvoeringsprogramma.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
137	Zienschw. 9	Er wordt bijzondere aandacht voor de natuur i.r.t. de mobiliteit gemist, het zou het goed zijn als het programma hier alsnog de aandacht aan geeft die dit thema toekomt, juist bij mobiliteit, waar vaak ook grote effecten op de natuur zijn. Op specifieke thema's vinden we dit wel terug, maar er zou ook in algemene zin een meer algemeen 'afwegingskader' moeten zijn waarin de effecten op natuur worden meegenomen.  Aanvullend daarop zou het goed zijn om de kaarten op te nemen met betrekking tot de maximumsnelheid uit het 'Netwerkperspectief en de provinciale infra gewenste ontsnipperingsmaatregelen (ecopassages,etc).	In algemene zin zijn deze onderwerpen moeilijk onderling af te wegen. Hiervoor moet altijd specifiek op de problematiek ingezoomd worden. Dit hebben we waar relevant opgenomen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma en werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's.  Er is nu geen actuele kaart met ontsnipperingsmaatregelen beschikbaar. Er wordt komende periode gewerkt aan een inventarisatie van gewenste maatregelen. Deze en de andere kaarten (zoals de kaart met maximumsnelheden uit het Netwerkperspectief) worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

## 6. Mondelinge zienswijzen informatiebijeenkomst stakeholders

Voor de participatie heeft de provincie een brede stakeholderbijeenkomst georganiseerd. In deze bijeenkomst op 7 maart 2024 konden stakeholders vragen stellen en reacties geven. Deze vragen en reacties zijn verwerkt in dit hoofdstuk.

### Publieke mobiliteit

Inspreker	Vraag	Reactie
Baarn	Hoe verhoudt de nieuwe ov concessie zich tot de problemen rondom de netcongestie?	In de aanbesteding van de nieuwe ov-concessies is als eis opgenomen dat eind 2028 al het openbaar vervoer zero emissie is. Om dit mogelijk te maken heeft de provincie in eigen busstallingen en laadinfrastructuur geïnvesteerd in o.a. Nieuwegein, Utrecht, Amersfoort en Zeist. Hiermee is er voor een groot deel van de toekomstige busvloot laadinfrastructuur of in ieder geval een energieaansluiting beschikbaar. Voor het overige deel zijn de vervoerders in de aanbesteding uitgedaagd met slimme oplossingen te komen.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	Ziet de provincie deelmobiliteit systemen ook als onderdeel van publieke mobiliteit?	De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	Baarn ziet rol voor de provincie om deelmobiliteit anders in te zetten en daarbij bij te dragen aan minder bezit.	Deelmobiliteit is een onderwerp dat we onder andere oppakken in de samenwerking Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Deelmobiliteit kan verschillende doelen

		<p>hebben. De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Montfoort</b>	<p>Vitale kernen is beschreven maar niet uiteengezet. Afspraken over landelijk gebied staan niet in het BBP. Het gaat dan om het gebied ten westen / Novex groene hart.</p>	<p>Hoewel het thema 'Vitale steden en dorpen' vanuit de Omgevingsvisie geen centrale doelstelling is in het Bereikbaarheidsprogramma, zien we wel dat mobiliteitsmaatregelen eraan kunnen bijdragen. Hierbij heeft het Bereikbaarheidsprogramma geen apart maatregelenpakket voor het verbeteren van de bereikbaarheid van vitale kernen in het vooruitzicht. Wel streven we naar een goede bereikbaarheid voor alle kernen, en maken we met de mobiliteitsanalyse inzichtelijk wanneer die bereikbaarheid vermindert. Zodra die vermindert, verkennen we de oorzaak en maken verbeterplannen in overleg met de gemeente(n).</p> <p><b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Rhenen</b>	<p>Als we kijken naar het plaatje met knooppunten, wat is de visie van de provincie op de kleinere lokale knooppunten?</p>	<p>Kleinere lokale knooppunten kunnen een belangrijke schakel vormen in het verbinden van het landelijke gebied aan het regionale OV-net. Een goede bereikbaarheid van deze lokale knooppunten met bijvoorbeeld de auto, fiets de regiotaxi zijn onderdeel van de uitwerking van Publieke Mobiliteit.</p> <p><b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

<b>Utrecht</b>	Goed dat Publieke mobiliteit er komt. Een deel van Publieke mobiliteit is carpooling en het vullen van lege stoelen in auto. De meeste stoelen zijn namelijk niet gevuld. carpooling komt verder niet voor in het BBP en er ontbreekt hierop een visie op.	De provincie ziet meerrijddiensten als onderdeel van Publieke Mobiliteit. Deze staan ook genoemd in de "praatplaat Publieke Mobiliteit" die is opgenomen in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Carpooling valt hier ook onder.  <b>Conclusie:</b> de aanpassing leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Wandelnet</b>	Worden streefwaardes vastgesteld?	Daar waar we concrete streefwaarden hebben, bijvoorbeeld vanuit wetgeving of bestuurlijke overeenkomsten, hebben we deze toegevoegd. Veel ontwikkelingen kunnen we met ons provinciaal beleid niet direct beïnvloeden. Om die reden nemen we geen harde streefwaarden op, maar formuleren we ons doel in de vorm van een ontwikkeling (bijvoorbeeld een neergaande trend). We geven vervolgens aan met welke beleidsinzet we de trend proberen te beïnvloeden (zie bijlage 1 van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma). Onze beleidsinzet werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's en monitoren we in onze begrotingscyclus. Via beleidsevaluatie, na drie en zes jaar, gaan we op zoek naar verbanden tussen ons beleid en de effecten die we buiten meten.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.
<b>Lage Weide</b>	Bereikbaarheid werklocaties belangrijk punt, bijvoorbeeld met deelfietsen.	In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geven we aan dat we de bereikbaarheid door middel van publieke vervoerssystemen in de landelijke gebieden en bedrijventerreinen koesteren. De concrete uitwerking van deze ambitie en wat dit gaat betekenen voor Lage weide vindt plaats in de uitwerking van het Uitvoeringsprogramma publieke mobiliteit. Daarin nemen we ook de mogelijkheid van deelmobiliteit mee.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.



<b>Soest</b>	Wordt bij knooppuntontwikkeling breder gekeken dan naar woon-werk verkeer, bijvoorbeeld ook natuur en recreatie?	<p>Knooppunten of mobiliteitshubs zijn plekken waar woon- en werklocaties en voorzieningen geconcentreerd en gecombineerd zijn en waar meerdere vormen van vervoer samenkomen. Door ze aantrekkelijk vorm te geven en goed te ontsluiten voor verschillende modaliteiten, stimuleren we de ketenreis. Knooppunten zijn niet alleen een belangrijke schakel in woon-werk verkeer maar kunnen ook als tussenstap in de ketenreis van en naar natuur- en recreatieve voorzieningen een belangrijke functie vervullen.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma.</p>
--------------	--	--

## Gezonde en veilig mobiliteit

Inspreker	Vraag	Reactie
Zeist	<p>Goed dat lopen specifiek wordt genoemd.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Komt er ook een uitvoeringsprogramma lopen?</li> <li>▪ Komt er ook subsidie voor aanleggen voetpad zodat ze van het fietspad afgaan of voor specifieke looproutes?</li> <li>▪ Ook voor gemeenten is loopbeleid nieuw, samen optrekken om uitwerking aan te geven</li> </ul>	<p>Komende maanden gaan we het thema 'lopen' uitwerken. De bereikbaarheid te voet is voornamelijk onderdeel van gemeentelijk beleid en in heel veel gevallen onderdeel van een andere verplaatsing. Als provincie stimuleren wij lopen waar het kan en richten ons als het om de infrastructuur gaat om veilige en goede looproutes bij knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. Ons loopbeleid werken we de komende maanden uit in de uitvoeringsprogramma's 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'Infrastructuur en Benutten'. Aan de hand van de uitwerking in uitvoeringsprogramma's maken we keuzes ten aanzien van onze subsidiebestedingen. In deze afweging nemen we het onderwerp 'lopen' mee.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
	<p>Welke rol heeft de provincie bij verkeershandhaving?</p>	<p>Onze rol is driedelig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wij voeren gesprek met politie en OM over gerichte inzet van handhavingscapaciteit op provinciale wegen;</li> <li>▪ wij voeren een lobby richting Rijk om de capaciteit voor handhaving te vergroten en verkeer hoger op de prioriteitenlijst te krijgen;</li> <li>▪ wij doen samen met politie, Openbaar Ministerie en gemeenten aan kennisdeling en bevorderen onderling contact.</li> </ul> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
Wandelnet	<p>Waarom geen apart UVP lopen, want lopen is toch ook belangrijk net als fiets? Wedenken graag mee met maatregelen voor voetgangers</p>	<p>Lopen maakt inderdaad een belangrijk onderdeel uit van ons mobiliteitssysteem, maar is voornamelijk onderdeel van gemeentelijk beleid en in heel veel gevallen onderdeel van een andere verplaatsing. Fietsen gebeurt over grotere afstanden en stimuleren we als gezond en duurzaam alternatief</p>

		<p>voor de auto. Als het gaat lopen in ketenreizen, richt ons beleid zich op goede en veilige loopvoorzieningen naar knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. De uitwerking van de thema's fietsen en lopen vindt plaats in de Uitvoeringsprogramma's 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'Infrastructuur en benutten'.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Utrecht</b>	Waarom Goedopweg onder de groeiopgave opgehangen, is toch ook voor huidige bereikbaarheidsproblematiek?	<p>Goedopweg richt zich op een (duurzame) gedragsverandering, nu maar ook in de toekomst. Om onze regio in de toekomst bereikbaar te houden moeten we nu inzetten op de mobiliteitstransitie. Om die reden hangen we Goedopweg op aan de groeiopgave.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Prorail</b>	Wanneer worden de doelstellingen gehaald, wat wil je over zes jaar bereiken? Graag uitleg over de begrippen outcome en output.	<p>Outcome zijn de maatschappelijke effecten buiten (bijvoorbeeld een daling van het aantal verkeersdoden). De output is onze beleidsinzet die we plegen om bij te dragen aan het maatschappelijk resultaat (bijvoorbeeld het veiliger maken van onze wegen). Zie ook hoofdstuk 8 van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Daar waar we concrete streefwaarden hebben voor onze doelstellingen, bijvoorbeeld vanuit wetgeving of bestuurlijke overeenkomsten, hebben we deze toegevoegd. Veel ontwikkelingen kunnen we met ons provinciaal beleid niet direct beïnvloeden. Om die reden nemen we niet altijd harde streefwaarden op voor onze outcome, maar formuleren we ons doel in de vorm van een ontwikkeling (bijvoorbeeld een neergaande trend). We geven vervolgens aan met welke beleidsinzet we de trend proberen te beïnvloeden. Deze beleidsinzet wordt in meetbare resultaten uitgewerkt via Uitvoeringsprogramma's en in de Programmabegroting. Via beleidsevaluatie gaan we op zoek naar verbanden tussen ons beleid en de effecten die we buiten meten. Beleidsevaluatie kan aanleiding geven tot bijstelling van ons beleid.</p>

		<b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	<p>Een viertal vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoe komt goederenvervoer over spoor terug in het BBP?</li> <li>▪ Noemen van spooragenda en hoe vertaal je het naar dit programma?</li> <li>▪ Ook barrièrewerking van spoor, hoe ga je ermee om?</li> <li>▪ Hoe gaan we om met spooroverwegen, waar infra elkaar kruist</li> </ul>	<p>Het goederenvervoer over spoor komt aan bod vanuit het stimuleren van andere vervoerwijzen dan het vervoer over de weg. Echter, in de spooragenda heeft de provincie haar beleid voor goederenvervoer per spoor uitgebreider opgenomen. Dit ontbreekt nog in het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Dit zullen wij beknopt noemen en daarbij verwijzen naar de spooragenda.</p> <p>Barrièrewerking van het spoor is onderdeel van regionale samenwerking op bijvoorbeeld fietsroutes, en spooroverwegen maken deel uit van de studies van provinciale wegen. Op die punten gaat het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma niet specifiek in. Uitwerking vindt plaats in de uitvoeringsprogramma's.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt tot een aanvulling van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma met hoofdpunten uit de spooragenda. Daarnaast benoemen wij de spooragenda expliciet als kader voor het Bereikbaarheidsprogramma.</p>
<b>U10</b>	Worden outcome doelen ook gekoppeld aan streefwaarden? Daar is wel behoefte aan.	<p>Daar waar we concrete streefwaarden hebben, bijvoorbeeld vanuit wetgeving of bestuurlijke overeenkomsten, hebben we deze toegevoegd. Veel ontwikkelingen kunnen we met ons provinciaal beleid niet direct beïnvloeden. Om die reden nemen we geen harde streefwaarden op, maar formuleren we ons doel in de vorm van een ontwikkeling (bijvoorbeeld een neergaande trend). We geven vervolgens aan met welke beleidsinzet we de trend proberen te beïnvloeden (zie bijlage 1 van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma). Onze beleidsinzet werken we verder uit in de uitvoeringsprogramma's en monitoren we in onze begrotingscyclus. Via beleidsevaluatie, na drie en zes jaar, gaan we op zoek naar verbanden tussen ons beleid en de effecten die we buiten meten.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

<b>Nieuwegein</b>	Onderstreept het belang van transitie. Gaat er meer aandacht en geld naar de transitie?	De inzet van middelen is een keuze van Provinciale Staten. Uitgangspunt voor dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma is het coalitieakkoord 'aan de slag voor Utrecht'. Het coalitieakkoord voorziet in extra middelen voor onder andere Openbaar vervoer en fiets. Ten aanzien van onze inzet: de mobiliteitstransitie naar fiets en Openbaar vervoer is één van de belangrijkste onderdelen van onze strategie om voorzieningen in de provincie Utrecht goed bereikbaar te houden.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Utrecht</b>	Hoe kijken jullie aan tegen fietsparkeren op bestemmingslocaties?	Ons beleid richt zich op goede en voldoende parkeervoorzieningen bij knooppunten en bushaltes. Goede en voldoende stallingen bij andere type bestemmingslocaties zien we de als verantwoordelijk van de lokale overheid of de private sector.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	Goederenvervoer, ook ruimtebeslag	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma noemt het realiseren van voldoende hubs en overslaglocaties als één van de punten waar het bereikbaarheidsbeleid aandacht voor heeft. Ruimtebeslag is daar vanzelfsprekend een belangrijke factor in. De rol die de provincie daarbij kan innemen vanuit het bereikbaarheidsbeleid, is onderdeel van de uitwerking in het uitvoeringsprogramma.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	Welke rol kiest provincie vanuit deelmobiliteit?	Deelmobiliteit is een onderwerp dat we onder andere oppakken in de samenwerking Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Deelmobiliteit kan verschillende doelen hebben. De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-

		<p>concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten. Dit werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit' en 'Gezonde en veilige mobiliteit'.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Regio Amersfoort</b>	Handhaving, wat is standpunt van Provincie Utrecht in het vraagstuk rondom verkeershandhaving door wegbeheerders?	<p>Handhaving is primair een verantwoordelijkheid van politie en OM, niet van de wegbeheerder. Verkeersveiligheid is wel een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Daarom vinden wij het belangrijk dat er een permanente en intensieve dialoog plaatsvindt tussen wegbeheerder, politie en OM.</p> <p>We zien dat de handhavingsinzet tekortschiet als het gaat om capaciteit. Dat is voor ons aanleiding om hierover het gesprek te voeren met het Rijk. Niet om de taak over te nemen, maar om het Rijk aan te sporen de capaciteit te vergroten en verkeer meer prioriteit te geven. Bovendien stimuleren we wegbeheerders om het gesprek met de politie te voeren zodat de capaciteit die de politie heeft, gericht ingezet wordt.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>NS</b>	Verwacht de provincie een bijdrage te leveren aan deelmobiliteit? Zo ja, ziet de provincie een rol voor zich als coördinator tussen gemeenten?	<p>Deelmobiliteit is een onderwerp dat we onder andere oppakken in de samenwerking Goedopweg. In dit samenwerkingsverband wordt ook gekeken welke rol de provincie hierin kan pakken. Deelmobiliteit kan verschillende doelen hebben. De provincie ziet bijvoorbeeld deelmobiliteit als een mogelijke kansrijke aanvulling op het systeem van publieke mobiliteit, daar waar het de OV-concessie kan versterken in bijvoorbeeld gebieden waar regulier OV onrendabel is. Op die facetten van deelmobiliteit wil de provincie zich inzetten. Dit werken we verder uit in het uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit' en 'Gezonde en veilige mobiliteit'.</p>

		<b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Prorail</b>	In het Bereikbaarheidsprogramma ontbreekt een analyse naar doelgroepen. Dit is een gemiste kans. Hoe ga je om met doelgroepen in het kader van je bereikbaarheidsbeleid?	In de mobiliteitsanalyse (paragraaf 2.3) is gekeken naar doelgroepen (bereikbaarheid arbeidsplaatsen, zorginstellingen, onderwijs), alleen is dit maar zeer beknopt uitgewerkt in de tekst van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma. Het algemeen beleid van het Bereikbaarheidsprogramma is in principe gericht op bereikbaarheid voor alle doelgroepen. In de uitvoeringsprogramma's kan waar nodig thematisch op specifieke doelgroepen worden ingezoomd.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Baarn</b>	Welke focus op verkeershandhaving kies je (snelheid, afleiding, alcohol etc)? Dit ook in overleg met gemeenten.	De politie bepaalt samen met het Openbaar Ministerie op welke thema's zij handhaven en met welke intensiteit. Dat is geen besluit van de provincie. Wel kunnen wij in onze periodieke overleggen met de politie en het Openbaar ministerie aandacht vragen voor specifieke thema's. Bovendien is het zo dat we voor de thema's snelheid en rood licht gegevens aanleveren om de handhaving te ondersteunen. Op die manier dragen we bij aan een zinvolle inzet op de thema's snelheid en roodlichtnegatie.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Montfoort</b>	We lopen er als gemeente tegenaan dat de provincie de vervoerswaarde te klein vindt voor grootschalige investeringen. Daarnaast zien we dat subsidies zo klein zijn dat kleine gemeenten niet zelf impactvolle maatregel kunnen realiseren.	Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma streven we ernaar dat elke plek in de provincie Utrecht een goede bereikbaarheid heeft, passend bij de kenmerken van het gebied. Plaatsen waar veel mensen dicht bij elkaar wonen en werken worden gekenmerkt door kortere afstanden en een groter en meer divers aanbod aan reismogelijkheden en voorzieningen. De mate van stedelijkheid (dichtheid) en de mate van bereikbaarheid zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden. In ons beleid vergelijken we de bereikbaarheid van gebieden met een

		<p>eenzelfde verstedelijkingsniveau, waarbij we oog hebben voor een minimale bereikbaarheidskwaliteit. Als blijkt dat er gebieden zijn die achterblijven in de bereikbaarheid, kan dat aanleiding geven een bereikbaarheidsstudie te starten. Voor thema's als verkeersveiligheid en fiets kunnen wegbeheerders subsidies aanvragen voor fysieke maatregelen. Het gaat in deze gevallen om een cofinanciering waarbij ook de gemeente middelen moet inleggen om te kunnen realiseren. Afhankelijk van de omvang en het type maatregel kan de provincie tot 90% subsidie vertrekken voor de aanleg van infrastructuur, waarbij wel sprake is van een plafondbedrag.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Waterschap Stichtse Rijnlanden</b>	We vragen graag aandacht voor klimaatverandering. Water en bodem sturend is erg belangrijk en wij denken graag mee.	<p>Dank voor het aanbod, daar maken we graag gebruik van.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Amersfoort</b>	We missen in het Bereikbaarheidsprogramma het punt 'beperkingen van mobiliteit'.	<p>Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zijn we overgegaan op het faciliteren van mobiliteit. We spreken nu meer van verleiden en vermijden. Via onder andere de regionale aanpak 'Goedopweg' werken we gericht aan gedragsverandering.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Provincie Noord-Holland</b>	Koppeling maken met recreatie en sport – loopnetwerken. Koppeling maken met routenetwerken wandelen	<p>In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zien wij 'lopen' als onderdeel van een ketenreis. Om die reden richt ons beleid zich op goede en veilige loopvoorzieningen naar knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. Dit is een andere functie van 'lopen' dan beoogd wordt met het route- en recreatieve wandelnet. Deze netwerken richten zich met name op recreatief 'wandelen'. Om</p>



		<p>die reden leggen wij ons Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma geen koppeling met de recreatieve loopnetwerken.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
<b>Utrecht</b>	Nadenken over term 'verschonen van mobiliteit' – hoe vallen slimme toepassingen hieronder en het beter benutten van goederenvervoer	<p>Veel van de doelen voor goederenvervoer dragen bij aan de verduurzaming van de mobiliteit en verbetering van de leefkwaliteit. Daarom hebben het thema ondergebracht bij 'verschonen van mobiliteit'. Onderdelen van goederenvervoer die wellicht minder direct een relatie hebben met 'verschonen van mobiliteit', hebben we toch hier onder gebracht om zo alle activiteiten voor goederenvervoer bij elkaar te plaatsen.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

## Infrastructuur en benutten

Inspreker	Vraag	Reactie
<b>Amersfoort</b>	Het beperken van mobiliteit heb ik niet gehoord in de plenaire presentatie. Daarbij moet we oppassen met de negatieve lading die het beperken van mobiliteit met zich meebrengt. Hoe is dit verwerkt in het BBP?	Met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zijn we overgegaan op het faciliteren van mobiliteit. We spreken nu meer van verleiden en vermijden. Via onder andere de regionale aanpak 'Goedopweg' werken we gericht aan gedragsverandering.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	Zijn de stresstesten alleen voor de provinciale wegen gedaan?	Tot nu toe is het alleen voor het provinciale areaal gedaan. Team klimaatadaptatie is hiermee nog steeds bezig en kan kijken wat de mogelijkheden zijn om dit ook voor gemeenten te doen.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
	In tijden van crisis moeten we ervoor zorgen dat bepaalde wegen droog blijven.	Dat is tegenwoordig vast gelegd in andere beleidsstukken. Bepaalde routes worden specifiek ingericht voor noodsituaties.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Lage Weide</b>	Voor bedrijventerreinen is meer verkeer wel belangrijk, omdat het daar meer gaat om goederenvervoersstromen. Voor de economie is het belangrijk dat deze stromen wel de weg op kunnen.	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma streeft naar een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer. Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma gaat niet in op specifieke gebieden. Als onderdeel van het uitwerken van de uitvoeringsprogramma's zullen wij ingaan op de manier waarop de provincie om zal gaan met de behoeften van logistieke weggebruikers. Dit gebeurt ook in de bestaande samenwerking met Lage Weide.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma

<b>Waterschap Stichtse Rijnlanden</b>	Hoe worden de resultaten van de klimaatstesten verwerkt? Belangrijk om voor dit onderdeel een koppeling te maken met het netwerk water en klimaat. Daarnaast moet de kamerbrief water en bodem sturen ook een belangrijke rol spelen.	Komende jaren gaan we de klimaatstresstesten verwerken. Aan de hand daarvan wordt er nagedacht over andere keuzes die we moeten maken ten aanzien van klimaatverandering. Een simpel voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld elektronica hoger plaatsen dan we eerst deden. Daarnaast hebben we de ambitie om nieuwe maatregelen ten aanzien van klimaatadaptatie op een zo natuurlijk mogelijk wijze te doen. Dit gaat bij projecten wel wat meer kosten met zich meebrengen.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Utrechtse heuvelrug</b>	Het bundelen en het vergroenen van vervoersstromen. Wat is de rol van de provincie hierin?	Bundelen en vergroenen van vervoerstromen is onderdeel van onze aanpak voor het verduurzamen van mobiliteit.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Rijkswaterstaat Midden-Nederland</b>	Hoe wordt er rekening gehouden met betalen naar gebruik, smart mobility enz.?	Betalen naar gebruik zit nu niet in ons model. Er is wel is getest met betalen naar gebruik, maar we zien dan geen hele grote verschillen in de modellen. Vrachtwagenheffing zit wel bijna overal in ons wegennetwerk. Dat monitoren we en hebben we zelf nog aangevuld.  <b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
<b>Bunnik</b>	Hoe is het bereikbaarheidsprogramma in verhouding met het programma fiets?	Het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vertaalt de lange termijn ambities uit de Omgevingsvisie naar concrete doelen voor mobiliteit en bereikbaarheid voor de periode 2024-2029. Het bepaalt de koers voor de komende zes jaar en biedt inzicht in onze aanpak en de verdeling van de financiën op hoofdlijnen. Dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma vormt de basis voor de Uitvoeringsprogramma's waarin concrete acties, activiteiten en projecten staan. Waar we afgelopen jaren werkten met zeven Uitvoeringsprogramma's, brengen we dit voor de komende jaren terug tot drie Uitvoeringsprogramma's.

		<p>Hierdoor wordt de verhouding qua geldverdeling iets anders. Fiets zit hierbij verdeeld over alle drie de Uitvoeringsprogramma's, met het accent op het Uitvoeringsprogramma 'Gezonde en veilige mobiliteit'.</p> <p><b>Conclusie</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
--	--	--

## 7. Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma

Hoofdstuk/ paragraaf	Aanpassing/ aanvulling	Reden en bron
1.1, hoofdstuk 4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we de hoofdpunten uit de spooragenda op. Daarnaast benoemen wij de spooragenda expliciet als kader voor het Bereikbaarheidsprogramma.	Mondelinge zienswijze stakeholdersessie
1.2	Onder gezamenlijke kaders voegen we het woord 'Regio' toe bij Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal.	Ziensw. 6
1.3	Gesteld wordt dat dit voor mobiliteit betekent dat er efficiënt met de ruimte moet worden omgegaan en dat er samenhang moet zijn met de keuze van nieuwe woon- en werklocaties. We voegen hieraan het woord 'bestaande' toe (bestaande en nieuwe woon- werklocaties).	Ziensw. 11
2.2, 3.2, hoofdstuk 4 en 5	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de bereikbaarheidskaders van de Regio Foodvalley toe (paragraaf 2.2, 3.2), zodat de kaders/ambities van Foodvalley zich juist verhouden tot de ambities in andere regio's van de provincie. Voor de inhoudelijke hoofdstukken maken we aan nadere analyse over de aanvullingen van ambities van de Regio Foodvalley	Ziensw. 2
2.3	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we nader toelichten dat bereikbaarheid één van de motieven is voor bedrijven/ voorzieningen om zich ergens te vestigen. Naast bereikbaarheid spelen meer motieven, die we met ons beleid niet of nauwelijks kunnen beïnvloeden. We zullen hierbij ook het verschil tussen stad en kleine dorpen benoemen.	Ziensw. 9
2.3	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma proberen we de figuren met betrekking tot de bereikbaarheidsmaat zo aan te passen dat de kleuren voor elke vervoerwijze staan voor hetzelfde aantal te bereiken voorzieningen	Ziensw. 6

2.4, hoofdstuk 4	Het personeelstekort is naast de veranderende reispatronen als gevolg van corona inderdaad ook een verklarende factor voor de afname van reizigers in het OV. En aangezien dit personeelstekort naar verwachting ook nog zal spelen in de periode van het Bereikbaarheidsprogramma zullen we dit ook als factor toevoegen aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma.	Zienschw. 3
2.4, hoofdstuk 4	We voegen de verklaring van de afname van het gebruik van het OV als gevolg van personeelstekort toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma en nemen dit mee als aandachtspunt om dit beter te beheersen in de komende jaren.	Zienschw. 1
3.1 (en elders waar nodig)	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we consistent spreken over 'Metropool regio Utrecht'. We zullen ook beschrijven/ illustratief weergeven welk geografisch gebied hiermee bedoeld wordt.	Zienschw. 6
Hoofdstuk 4	We voegen de ambitiekaart OV regio Foodvalley toe aan het definitief Bereikbaarheidsprogramma.	Zienschw. 2
Hoofdstuk 4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we duidelijker toelichten wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten, zoals BRT, U-Link/U-liner en HOV.	Zienschw. 3
Hoofdstuk 4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma opnemen dat voor de regio Amersfoort de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief het ontwikkelen van een U-Link en U-Liner netwerk voor de regio Amersfoort.	Zienschw. 7
Hoofdstuk 4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we specifiek op dat we inzetten op de (door)ontwikkeling van het Sternet en de introductie van U-Link verbindingen.	Zienschw. 5
Hoofdstuk 4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen we spreken over het 'versterken' van het publieke mobiliteitssysteem in plaats van het 'koesteren'.	Zienschw. 6
Hoofdstuk 4	We nemen in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voor de regio Amersfoort op dat de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt, inclusief het ontwikkelen van een U-Link en U-Liner netwerk voor de regio	Zienschw. 6

	Amersfoort. We zullen bovendien een duidelijkere toelichting opnemen wat we verstaan onder de verschillende hoogwaardige OV producten.	
4.1	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we alle vervoerders toe die de opereren op spoorverbindingen in de provincie Utrecht (zo ook RRRreis, Valleilijn en Merwedelingelijn).	Zienschw. 6, Zienschw. 12
4.1	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we 'U-Link' toe aan de zinsnede "de bestaande en te ontwikkelen regiopoorten, knooppunten en hubs (Park+Ride locaties) worden zoveel mogelijk verbonden met de nieuwe en verbeterde U-liner verbindingen"	Zienschw. 13
4.2	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen we het belang toe provincie overschrijdende OV verbinding en de samenwerking met betrokken provincies, zoals (Gelderland, Noord Holland, Flevoland en Zuid Holland).	Zienschw. 6
4.3	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zorgen we ervoor dat 'Barneveld en Nijkerk' één keer genoemd wordt in de tekst bij Regiopoorten.	Zienschw. 6
4.3	In het definitief BBP verwijzen we naar het programma corridorhubs van U Ned	Zienschw. 11
4.3	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen we ook Bunnik op als regiopoort in de overzichtskaart met knooppunten in de provincie Utrecht.	Zienschw. 3
5.1	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de afstand van '15km' toe aan de zinsnede: "fiets volwaardig alternatief voor afstanden tot kilometer (en verder) .	Zienschw. 6
5.1	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma verduidelijken wij de tekst onder figuur 23 dat het getoonde netwerk nog indicatief is.	Zienschw. 2, Zienschw. 6
5.3	In de tekst voegen we de programmalijn corridorhubs toe. We zullen daarnaast in het definitief Bereikbaarheidsprogramma consequent spreken over corridorhubs in plaats van parkeerhubs.	Zienschw. 6
5.3	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen we de A27 Zeewolde-Eemnes en de A1/A30 toe aan kader 6.	Zienschw. 6

5.4	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma zullen we het begrip 'terugsluis' toelichten.	Zienschw. 3
5.4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma vullen we de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan met een aantal belangrijke elementen uit de RMP-samenwerking.	Zienschw. 6
5.4	in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vullen we de tekst aan met onze rol in het uitbreiden van elektrische laadinfrastructuur.	Zienschw. 13
5.4	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma scherpen we de tekst in de paragraaf 'Regionale mobiliteitsprogramma' aan van om helder te maken dat wij de huidige samenwerking voortzetten en dat we inzetten op de RMP speerpunten.	Zienschw. 9
5.4	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma nemen we de aanvulling op dat we in het kader van de 'Regionale mobiliteitsprogramma's' de verduurzaming van mobiliteit monitoren.	Zienschw. 3